NO RESTRINGIDO

GUÍA

DEFICIENCIAS PREDEFINIDAS EN LA INSPECCIÓN EN RAMPA SANA

REGISTRO DE EDICIONES			
EDICIÓN	Fecha de EDICIÓN	Fecha de APLICABILIDAD	MOTIVO DE LA EDICIÓN/REVISIÓN DEL DOCUMENTO
1.0	01/06/2010	01/06/2010	Nueva Edición
1.1	01/02/2010	01/02/2011	Revisión de formatos. Actualización de la guía de discrepancias predefinidas. Se trata de una Revisión menor, por lo que no se pasa a la firma de la Dirección de la DSA.
1.2	01/10/2012	01/10/2012	Revisión de formatos. Cambio nueva sede. Inclusión firma electrónica. Creación figura Principal Inspección en Rampa (PIR). Inclusión requisitos de formación, roles y formatos asociados.
1.3	25/06/2013	01/07/2013	Revisión de formatos. Actualización de la guía de discrepancias predefinidas. Actualización direcciones de contacto. Nuevas órdenes de actuación.
1.4	18/11/2013	01/12/2013	Actualización de la guía de discrepancias predefinidas.
2.0	01/07/2015	01/09/2015	Actualización de acuerdo al REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012. Revisión de formatos.

LISTA DE DESTINATARIOS	
UNIDAD	UNIDAD
UNIRA	**SIO**
SOV	**CIS**
Directora Seguridad de Aeronaves	**OSVs**

Índice de Contenidos

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

0. DOCUMENTOS DE REFERENCIA.

REFERENCIAS GENERALES

CÓDIGO	TIPO DOCUMENTO	TÍTULO	Edición
Ley 48/1960	Ley	Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea. Última modificación: octubre de 2014.	*
Ley 30/1992	Ley	Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Última modificación: 17 de septiembre de 2014.	*
Ley 24/2001	Ley	Ley de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social. Última modificación: 26 diciembre 2014.	*
Ley 21/2003	Ley	Ley de Seguridad Aérea. Última modificación: 30 diciembre 2014.	*
Ley 11/2007	Ley	Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos.	*
Ley 1/2011	Ley	Ley 1/2011, de 4 de marzo, por la que se establece el Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil y se modifica la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.	*
Real Decreto 270/2000	Real Decreto	Real Decreto 270/2000, de 25 de febrero, por el que se determinan las condiciones para el ejercicio de las funciones del personal de vuelo de las aeronaves civiles. Modificado por Real Decreto 241/2009.	*
Real Decreto 57/2002	Real Decreto	RD 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.	*
Real Decreto 1762/2007	Real Decreto	RD 1762/2007, de 28 de diciembre, por el que se determinan los requisitos relativos a la lista maestra de equipo mínimo y la lista de equipo mínimo, exigidos a las aeronaves civiles dedicadas al transporte aéreo comercial y a los trabajos aéreos.	*
Real Decreto 279/2007	Real Decreto	Real Decreto 279/2007, de 23 de febrero, por el que se determinan los requisitos exigibles para la realización de las operaciones de transporte aéreo comercial por helicópteros civiles.	*
Real Decreto 184/2008	Real Decreto	RD por el que se aprueba el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.	*
Real Decreto 98/2009	Real Decreto	Real Decreto 98/2009, de 6 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de inspección aeronáutica.	*
Real Decreto 552/2014	Real Decreto	Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y se modifica el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea.	*
Real Decreto 750/2014	Real Decreto	RD 750/2014, de 5 de septiembre, por el que se regulan las actividades aéreas de lucha contra incendios y búsqueda y salvamento y se establecen los requisitos en materia de aeronavegabilidad y licencias para otras actividades aeronáuticas.	*
O.M. 22/09/1977	Orden Ministerial	Orden Ministerial 22/09/1977. Reglamento de marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves civiles.	*
Orden 10-03-1998	Orden Ministerial	Orden de 10 de marzo de 1998 sobre suministro de combustible de uso en Aviación Civil.	*
O.M. 21-06-2000	Orden Ministerial	Orden Ministerial 21-06-2000. Adopción JAR-FCL1 y JAR-FCL-3. Modificada parcialmente por la ORDEN FOM/876/2003.	*
FOM/2140/2005	Orden Ministerial	Encargos a realizar por SENASA para la ejecución de Actuaciones Materiales Propias de la Inspección Aeronáutica.	*

ORDEN FOM/1267/2008	Orden Ministerial	ORDEN FOM/1267/2008, de 28 de abril, por la que se modifican la Orden de 21 de marzo de 2000, y la Orden FOM/2157/2003, de 18 de julio, que regulan diversos requisitos de las licencias de la tripulación de vuelo de aviones y helicópteros civiles, relativos a la organización médico-aeronáutica y la autorización de los centros médico-aeronáuticos y médicos examinadores.	*
Orden FOM/896/2010	Orden Ministerial	Orden FOM/896/2010, de 6 de abril, por la que se regula el requisito de competencia lingüística y su evaluación.	*
Resolución DGAC 15-10-1987	Resolución DGAC	Resolución DGAC 15-10-1987. Información e instrucciones en aeronaves de bandera española.	*
Resolución DGAC 30-03-1990	Resolución DGAC	Resolución DGAC 30-03-1990. Materiales y equipos de interior de cabina que influyen en la supervivencia en caso de accidente en aviones de transporte público de pasajeros.	*
Resolución DGAC 20-04-1990	Resolución DGAC	Resolución DGAC 20-04-1990. Certificado de cabina de pasajeros.	*
Resolución DGAC 5-03-2007	Resolución DGAC	RESOLUCIÓN de 5 de marzo de 2007, de la Dirección General de Aviación Civil, sobre Certificado de Tripulante de Cabina de Pasajeros.	*
C.O. DGAC 05/78	Circular Operativa	Circular Operativa DGAC 05/78. Normas sobre el número de tripulantes de cabina de pasajeros en las aeronaves de transporte público.	*
Reglamento CE 216/2008	Reglamento UE	REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 20 de febrero de 2008 sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) nº 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.	*
Reglamento (CE) No 859/2008	Reglamento UE	Reglamento (CE) Nº 859/2008 de la Comisión de 20 de agosto de 2008 por el que se modifica el Reglamento (CEE) no 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión.	*
Reglamento CE 1149/2011	Reglamento UE	REGLAMENTO (UE) Nº 1149/2011 de la Comisión de 21 de octubre de 2011 por el que se modifica el Reglamento (CE) nº 2042/2003.	*
Reglamento (UE) Nº 1178/2011	Reglamento UE	REGLAMENTO (UE) Nº 1178/2011 DE LA COMISIÓN de 3 de noviembre de 2011, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos relacionados con el personal de vuelo de la aviación civil en virtud del Reglamento (CE) n o 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo	*
Reglamento CE 1332/2011	Reglamento UE	REGLAMENTO (UE) nº 1332/2011 de la Comisión de 16 de diciembre de 2011 por el que se establecen requisitos comunes de utilización del espacio aéreo y procedimientos operativos para los sistemas anticolisión de a bordo.	*
Reglamento CE 748/2012	Reglamento UE	REGLAMENTO (UE) Nº 748/2012 DE LA COMISIÓN de 3 de agosto de 2012 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción.	*
Reglamento CE 1079/2012	Reglamento UE	REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1079/2012 de la Comisión de 16 de noviembre de 2012 por el que se establecen requisitos de separación entre canales de voz para el Cielo Único Europeo.	*
Reglamento CE 965/2012	Reglamento UE	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 de la Comisión de 5 de octubre de 2012 por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) n o 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo. Implementing Rule, Acceptable Means of Compliance and Guidance Material	*

Reglamento CE 800/2013	Reglamento UE	REGLAMENTO (UE) Nº 800/2013 DE LA COMISIÓN de 14 de agosto de 2013 que modifica el Reglamento (UE) 965/2012, por el que se establecen requisitos técnicos y procedimientos administrativos en relación con las operaciones aéreas en virtud del Reglamento (CE) nº 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.	*
Reglamento CE 379/2014	Reglamento UE	REGLAMENTO (UE) N o 379/2014 de la Comisión de 7 de abril de 2014 que modifica el Reglamento (UE) n o 965/2012.	*
Reglamento (UE) nº 1321/2014	Reglamento UE	Reglamento (UE) nº 1321/2014 de la Comisión, de 26 de noviembre de 2014, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas.	*
INST.RI.01/001	Norma Técnica EASA	Inspection instructions on the categorisation of ramp inspection (SAFA/SACA) findings.	*
RI.TB.003	Norma Técnica EASA	Ramp Inspection Training Bulletin.	*
CS-23	Norma Técnica EASA	Certification Specifications for Airworthiness of Normal, Utility, Aerobatic, and Commuter Category Aeroplanes (CS-23). EASA.	*
CS-25	Norma Técnica EASA	Certification Specifications for Large Aeroplanes (CS-23). EASA.	*
CS-GEN-MMEL	Norma Técnica EASA	Certification Specifications and Guidance Material for Generic Master Minimum Equipment List CS-GEN-MMEL.	*
EASA	Norma Técnica EASA	INSPECTION INSTRUCTIONS ON THE CATEGORISATION OF RAMP INSPECTION (SAFA/SACA) FINDINGS	*
Doc 7500	Acuerdo internacional OACI	Acuerdo relativo al tránsito de los servicios aéreos internacionales. Chicago 7 de diciembre de 1944.	*
Doc 4444	Acuerdo internacional OACI	Doc 4444 — ATM — Gestión del tránsito aéreo.	*
Doc. 9284	Acuerdo internacional OACI	Doc 9284 — Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea. Doc 9284 — Suplemento de las Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.	*
Doc 9375	Acuerdo internacional OACI	Doc 9375 — Dangerous Goods Training Manual.	*
Doc 9613	Acuerdo internacional OACI	Doc 9613 — Manual de navegación basada en la performance (PBN).	*
Doc. 7030/4	Acuerdo internacional OACI	Doc 7030 — Procedimientos suplementarios regionales.	*
OACI Anexo 1	Norma Técnica OACI	Anexo 1 — Licencias al personal.	*
OACI Anexo 2	Norma Técnica OACI	Anexo 2 — Reglamento del aire.	*
OACI Anexo 6	Norma Técnica OACI	Anexo 6 — Operación de aeronaves.	*
OACI Anexo 7	Norma Técnica OACI	Anexo 7 — Marcas de nacionalidad y de matrícula de las aeronaves.	*
OACI Anexo 8	Norma Técnica OACI	ICAO Annex 8 – Airworthiness of Aircraft.	*
OACI Anexo 10	Norma Técnica OACI	Anexo 8 — Aeronavegabilidad.	*
OACI Anexo 16	Norma Técnica OACI	Anexo 16 — Protección del medio ambiente.	*
OACI Anexo 18	Norma Técnica OACI	Anexo 18 — Transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea.	*

* Se aplica la Última Edición en vigor

REFERENCIAS ESPECÍFICAS			
CÓDIGO	**TIPO DOCUMENTO**	**TÍTULO**	**Edición**
P-DEA-Q&T-01	Procedimiento Interno AESA	Procedimiento de Gestión de la Cualificación y Anexo al mismo relativo a la inspección en rampa.	*
P-DEA-CDO-01	Procedimiento Interno AESA	Procedimiento de Gestión de la Documentación.	*

* Se aplica la Última Edición en vigor.

1. INTRODUCCIÓN

El Programa de Inspección en Rampa de la Unión Europea, SAFA, nace de acuerdo a la estrategia general de la Comunidad Europea de establecer y mantener un nivel uniforme y elevado de seguridad en la aviación civil, produciendo una armonización de normas y procedimientos aplicables a las inspecciones en pista de las aeronaves de terceros países o de Estados miembros que aterrizan en aeropuertos situados en los Estados miembros de la Unión Europea.

Además de las inspecciones en pista de acuerdo a ese programa, AESA desarrolla sus propios procedimientos y normativa para la realización de inspecciones en rampa a operadores aéreos españoles dentro del territorio español, las inspecciones SANA.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

2. OBJETO, ALCANCE Y PROPIETARIO DEL PROCESO

Esta guía se complementa con el Procedimiento P-DSM-SANA-01, Inspección en Rampa SANA, e incluye básicamente una relación de deficiencias predefinidas que deberá ser utilizada en las inspecciones SANA. La lista se estructura de igual modo que la lista de verificación empleada en dichas inspecciones e incluye toda la información que se cumplimenta en las mismas para cada deficiencia, incluyendo la normativa relacionada.

Además, con objeto de integrar las inspecciones SANA con el programa de monitorización de la aeronavegabilidad continuada de las aeronaves (ACAM), se incluye también un valor asignado al elemento de aeronavegabilidad de riesgo clave (KRE).

El propietario del presente documento es la Dirección de Seguridad de Aeronaves, DSA, siendo de difusión externa.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

3. DEFINICIÓN DE LOS ELEMENTOS DE AERONAVEGABILIDAD DE RIESGO CLAVE (KRE)

De acuerdo al apéndice III del GM1 del punto M.B.303 (b) de la parte M, se identifican trece elementos de aeronavegabilidad de riesgo clave (KRE, Key Risk Elements) para categorizar las no conformidades encontradas durante las inspecciones.

A continuación se realiza una descripción de cada uno de ellos:

	Title	Description
A. AIRCRAFT CONFIGURATION		
A.1	Type design and changes to type design.	The type design is the part of the approved configuration of a product, as laid down in the TCDS, common to all products of that type. With the exception of changes contained in the certification specifications referred to in Part 21 point 21A.90B or 21A.431B of the Annex (Part 21) any changes to type design shall be approved and, for those embodied, shall be recorded with the reference to the approval.
A.2	Airworthiness limitations.	An airworthiness limitation is a boundary beyond which an aircraft or a component thereof must not be operated, unless the instruction(s) associated to this airworthiness limitation is (are) complied with.
A.3	Airworthiness Directives.	An Airworthiness Directive means a document issued or adopted by the Agency, which mandates actions to be performed on an aircraft to restore an acceptable level of safety, when evidence shows that the safety level of this aircraft may otherwise be compromised.(Part 21A.3B)
B. AIRCRAFT OPERATION		
B.1	Aircraft documents.	Aircraft certificates and documents necessary for operations.
B.2	Flight Manual.	A manual, associated with the certificate of airworthiness, containing limitations within which operation of the aircraft is to be considered airworthy and, instructions and information necessary to the flight crew members for the safe operation of the aircraft.
B.3	Mass & balance.	Mass and balance data is required to make sure the aircraft is capable of operating within the approved envelope.
B.4	Markings & placards.	Markings and placards are defined in the individual aircraft type design. Some information may also be found in the Type Certificate Data Sheet, the Supplemental Type Certificates, the Flight Manual, the Aircraft Maintenance Manual, the Illustrated Parts Catalogue, etc.
B.5	Operational requirements.	Items required to be installed to perform a specific type of operation

	Title	Description
B.6	Defect management.	Defect management requires a system whereby information on faults, malfunctions, defects and other occurrences that cause or might cause adverse effects on the continuing airworthiness of the aircraft is captured. This system should be properly documented. It may include, amongst others, the Minimum Equipment List system, the Configuration Deviation List system and deferred defects management.
C. AIRCRAFT MAINTENANCE		
C.1	Aircraft Maintenance Programme.	A document which describes or incorporates by reference the specific scheduled maintenance tasks and their frequency of completion, the associated maintenance procedures and related standard maintenance practices necessary for the safe operation of those aircraft to which it applies.
C.2	Component control.	The component control should consider a twofold objective for components maintenance: - maintenance for which compliance is mandatory; - maintenance for which compliance is recommended.
C.3	Repairs.	All repairs and unrepaired damage/degradations need to comply with the instructions of the appropriate maintenance manual (e.g. the SRM, the AMM, the CMM) . With the exception of repairs contained in the certification specifications referred to in Part 21 point 21A.90B or 21A.431B of the Annex (Part 21), all repairs not defined in the appropriate maintenance manual need to be appropriately approved and recorded with the reference to the approval. This includes any damage or repairs to the aircraft/engine(s)/propeller(s), and their components.
C.4	Records.	Continuing Airworthiness records are defined in M.A.305 and M.A.306 and related AMCs.

4. ESTABLECIMIENTO DE KRE

AESA ha analizado cada constatación predefinida que puede aparecer durante la inspección SANA para determinar el ámbito de riesgo según la clasificación anterior. En el listado de deficiencias predefinidas está definido, para cada una de ellas, el KRE.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

5. LISTADO DE CONSTATACIONES PREDEFINIDAS

En las siguientes páginas se detallan las constataciones predefinidas, separadas en cinco partes:

A. Cabina de vuelo

B. Cabina/ Seguridad de pasajeros

C. Estado de la aeronave

D. Carga y MMPP

E. General

Cada una de esas partes engloba distintos puntos, diferenciados por números, según el listado del Informe de Inspección SANA. Así, cada tipo de constatación queda definida por un carácter alfanumérico XMM-NN, donde 'X' puede ser la letra 'A', 'B', 'C', 'D' o 'E'; 'MM' es un número referido a una parte de la inspección de X y NN es el número de orden de la constatación:

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
XMM-NN	**Est**	**Cat**				
KRE						

En la tabla, para cada código XMM, existen unas **instrucciones** que orientan sobre los puntos más importantes a inspeccionar o previenen sobre detalles que habría que considerar en la inspección.

A cada deficiencia le corresponde un **elemento de aeronavegabilidad de riesgo clave (KRE),** utilizado en el programa ACAM.

La **columna 'Est.'** se refiere al origen del estándar utilizado, la legislación aplicable, para considerar una constatación:

N: estándar nacional.

E: estándar EASA.

M: estándar de fabricante, organización de diseño,...

J: estándar JAA no traspuesto a la legislación nacional.

I: estándar internacional (OACI).

O: otros estándares.

La **columna 'Cat.'** expresa la categorización de cada constatación, que, según el Reglamento (UE) Nº 965/2012 se definen como:

"ARO.RAMP.130 Categorización de las constataciones

Para cada elemento inspeccionado se definen tres categorías de posibles supuestos de incumplimiento de los requisitos aplicables considerados como constataciones. Dichas constataciones atenderán a la siguiente clasificación:

1) por <u>constatación de categoría 3</u> se entenderá cualquier incumplimiento importante de los requisitos aplicables o de los términos de un certificado que influya considerablemente en la seguridad operacional;

2) por <u>constatación de categoría 2</u>, cualquier incumplimiento de los requisitos aplicables o de los términos de un certificado que influya significativamente en la seguridad operacional;

3) por <u>constatación de categoría 1</u>, cualquier incumplimiento de los requisitos aplicables o de los términos de un certificado que no influya apreciablemente en la seguridad operacional."

Dependiendo de la categoría de las constataciones encontradas durante la inspección el equipo inspector realizará distintas acciones:

Constataciones de categoría 1 y 2: en este caso el equipo inspector informará verbalmente a la tripulación, preferiblemente al Comandante de la aeronave, de las constataciones encontradas.

Constataciones de categoría 3A: Restricciones en la operación de la aeronave. Esta categorización y la acción correspondiente de restringir determinados aspectos de la operación de la aeronave se adoptará en aquellos casos en los que las constataciones encontradas permitan la salida segura de la aeronave, siempre que se apliquen ciertas limitaciones y/o restricciones en la operación de la misma.

Constataciones de categoría 3B: Permiso para tomar acciones correctoras previas a la salida. En aquellos casos en los que las constataciones detectados por el equipo inspector durante la actuación material son aceptadas por el Operador, y están previstas por parte de éste último acciones correctoras aceptables previas al vuelo, la categoría de la discrepancia se establecerá como 3B.

Constataciones de categoría 3C: aeronave en tierra. Una constatación de categoría 3 se considerará de categoría 3C únicamente en aquellos casos en que las constataciones de Categoría 3 encontradas durante la inspección no son aceptadas por el operador, y/o ninguna acción correctora por parte del mismo aceptable está prevista antes de la salida programada de la aeronave.

Puesto que la seguridad de la aeronave y sus ocupantes puede estar en peligro, se debe impedir la salida de la aeronave, dejándola inmovilizada en tierra. En esta situación deberá proponerse la propuesta de toma de medidas extraordinarias se seguirá lo indicado en el apartado 10.1 del Procedimiento SANA.

Constataciones de categoría 3D: petición de autorización de vuelo. En este caso se trata de una constatación de categoría 3 que ha sido aceptada por el Operador, y éste solicita a la autoridad una autorización de vuelo a una base de mantenimiento para realizar las acciones correctoras oportunas.

Además de esta clasificación, se podrán añadir <u>constataciones de categoría G</u> que pueden ser:

- comentarios,
- información sobre defectos que no tienen influencia en la seguridad operacional, aunque de esta manera se llame la atención al operador sobre ese asunto, o
- información complementaria de otra constatación de categoría 1, 2 o 3, teniendo en cuenta que estas últimas son predefinidas y en ciertas ocasiones es difícil clasificar las deficiencias, irregularidades o incumplimientos que pueden haberse observado durante la inspección SANA.

La **columna 'Referencia'** contiene la información de la legislación donde se puede encontrar el **texto normativo**, indicado a continuación. La **columna 'Constatación'** contiene el texto de la deficiencia

predefinida utilizado en la base de datos de inspecciones de AESA. Este texto predefinido tiene como objeto facilitar el posterior análisis de los resultados de este tipo de inspecciones, y no debe ser entendido como una descripción literal de la constatación encontrada durante la inspección. La **columna 'Observaciones'** tiene como objeto especificar la forma en la que debe inspeccionar esa constatación.

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

6. NOTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN DE DEFECTOS TÉCNICOS

Un defecto técnico se considera menor si no influye apreciablemente en la seguridad operacional, y significativo si influye considerablemente en la seguridad operacional, si son defectos potencialmente fuera de límites. Para conocer si efectivamente están o no dentro de límites, se requiere una evaluación por parte del operador, que debe detectarlos durante el mantenimiento periódico, durante el procedimiento de aceptación del avión o durante las inspecciones prevuelo.

Durante las inspecciones SANA, los inspectores deberían documentar adecuadamente las constataciones encontradas, obteniendo fotografías de documentación aplicable o del defecto en sí, que serán muy útiles tanto a la hora de evaluarlo como del seguimiento posterior.

Ciertos defectos técnicos encontrados durante la inspección no tienen por qué ser detectados por el operador durante el tránsito de la aeronave, como tornillos faltantes del exterior, cables de masa dañados o la iluminación de emergencia del interior, porque ninguno de estos elementos forma parte de la inspección prevuelo. Por consiguiente, estos defectos no deberían ser apuntados bajo los puntos A23 o A24 (Notificación y rectificación de diferidos o Inspección prevuelo), como si no hubieran sido detectados, notificados y/o evaluados. De todas formas, se deberían tener en cuenta los casos en los que algún defecto técnico significativo lleva a una situación en la que algún elemento estuviera fuera de límites. En ese caso, aparentemente, el programa de mantenimiento habría fallado al asegurar la condición de despacho de la aeronave, y ese no cumplimiento debería ser señalado como una constatación de categoría 3.

Teniendo en cuenta que los defectos técnicos significativos podrían haber aparecido durante vuelos anteriores a la inspección, el inspector debe dar la oportunidad al operador de identificarlos y evaluarlos durante la inspección prevuelo, antes de escribir una constatación. No obstante, la inspección del estado exterior de la aeronave por parte del inspector es independiente de la que haga el operador, y puede realizarse antes o después de aquella.

Por otra parte, un defecto significativo que se compruebe durante la inspección que está dentro de límites hace que la constatación se enfoque no hacia el defecto en sí, sino hacia el hecho de que el defecto no ha sido detectado y evaluado previamente a la inspección por el operador.

Así, debería utilizarse el siguiente procedimiento durante la inspección, especialmente cuando se realiza la inspección del estado general exterior de la aeronave:

a) si por cuestiones de tiempo es posible, el inspector debería esperar a que el operador termine la inspección prevuelo para inspeccionar el exterior de la aeronave.

b) para aprovechar el tiempo de la inspección lo mejor posible, el inspector puede realizar la inspección exterior de la aeronave antes de que lo haga el operador, pero en ese caso debería esperar a que éste último termine para considerar escribir alguna constatación.

c) una vez el inspector y el operador hayan acabado sus inspecciones, se puede comprobar si los defectos significativos encontrados son los mismos. Algunos ejemplos de este tipo de defectos pueden ser tornillos faltantes en esquinas o en bordes anteriores de paneles, pérdidas o abolladuras (dents) en áreas presurizadas del fuselaje. Defectos menores podrían ser tornillos faltantes en situación no crítica dentro de un panel, trazas de antiguas pérdidas o daños en zonas no estructurales. En estos últimos casos, se utilizarían las constataciones de categoría G de manera que el operador quede informado.

d) si el operador detectó el defecto significativo durante su inspección exterior pero no estaba adecuadamente notificado y/o evaluado (en el Registro Técnico o en el Mapa de daños, por ejemplo), el operador debería evaluarlo.

Si el defecto está dentro de límites, se escribirá una constatación predefinida en el punto A23 (Notificación y rectificación de diferidos), "Defecto conocido sin evidencia de estar notificado/evaluado". Además de esta constatación, se escribirá otra de categoría G describiendo el defecto.

Si el defecto está fuera de límites, se escribirá una única constatación de categoría 3 bajo el punto que mejor describa el defecto evaluado (tren de aterrizaje, superficies de control, etc).

e) si el operador no detectó el defecto significativo durante su inspección exterior, el inspector debería informar a la tripulación, de forma que el operador evalúe si el defecto está o no dentro de límites de despacho.

Si el defecto está dentro de límites de despacho, se escribirá una constatación predefinida de categoría 2, "Inspección prevuelo realizada sin notificar defectos significativos", bajo el punto A24, junto con otra constatación de categoría G describiendo el defecto encontrado.

Si el defecto está fuera de límites de despacho, se escribirá una constatación de categoría 3 bajo el punto que mejor describa el defecto evaluado (tren de aterrizaje, superficies de control, etc).

f) varias constataciones de categoría 2 del mismo sistema del avión, como pérdidas de hidráulico o combustible, y bajo el mismo motivo, como no identificados, notificados o evaluados, escritos en los puntos A23 o A24, deberían agruparse.

Como ejemplo, abolladuras (dents) en el semiala izquierda y toma de aire del motor número 2 no identificadas, deberían agruparse en una constatación A24 de categoría 2 y otra constatación de categoría G describiendo los defectos.

También, una fuga de combustible en el semiala izquierda no identificada y fuga de combustible en el motor número 2 notificada pero no evaluada, llevaría a dos constataciones distintas de categoría 2 y a otras dos constataciones de categoría G.

Como excepción en este punto f) se encuentra el caso de tornillos faltantes. Todos los tornillos faltantes de la estructura principal del avión se agruparán en una misma constatación, y lo mismo con los de la estructura secundaria.

Respecto a los tornillos faltantes, sólo se podrá escribir una constatación si la documentación de mantenimiento contiene condiciones de despacho y/o límites muy claros. Si esos límites no quedan claros, el inspector podrá, sin embargo, escribir una constatación de acuerdo a su experiencia y juicio relacionada con su experiencia anterior en casos y/o aeronaves similares.

g) debería evitarse cualquier retraso innecesario del vuelo durante la inspección SANA. Según el Reglamento (UE) Nº 965/2012:

> *"ARO.RAMP.125 Realización de inspecciones en rampa (...)*
>
> *b) En el momento de proceder a una inspección en rampa, los inspectores velarán en la medida de lo posible por evitar demoras injustificadas que afecten a la aeronave inspeccionada."*

"GM1 ARO.RAMP.125(b) Conduct of Ramp inspections. UNREASONABLE DELAY

The inspector(s) intending to conduct the ramp inspection should be able to start the inspection immediately. The inspector(s) should ensure that the inspection can be carried out expeditiously. Delays related to the availability of the inspector(s) or the necessary inspection documentation or similar avoidable reasons of delay caused by the inspector(s), which are not directly related to safety, should be avoided without exception."

h) aunque el operador realice la inspección prevuelo muy poco tiempo antes de la salida del avión, el inspector debería esperar a que ésta termine para informar al operador de los defectos que haya encontrado. Una vez que el inspector haya informado a la compañía de los defectos encontrados, si la posterior investigación sobre si esos defectos están o no fuera de límites de despacho por parte del operador produjera retrasos, éstos hubieran sido los mismos si el propio operador los hubiera descubierto por sí mismo. Por lo tanto, si el operador toma el riesgo de realizar la inspección prevuelo muy cerca de la hora de salida del vuelo, encuentra defectos técnicos que podrían influir considerablemente en la seguridad operacional y necesita tiempo para evaluar si esos defectos están o no fuera de límites de despacho, el operador será responsable de cualquier consecuencia relacionada con el retraso del vuelo, incluida la cancelación del vuelo.

De acuerdo al documento de EASA "SAFA Ramp Inspections, Guidance material", el flujograma para notificar y evaluar un defecto técnico sería el siguiente (traducido por AESA y original de EASA):

COMIENZO

INSPECCIÓN DEL ESTADO DE LA AERONAVE

¿EXISTEN DEFECTOS IMPORTANTES?

NO

SÍ

¿INSPECCIÓN PREVUELO REALIZADA POR EL OPERADOR?

SÍ

NO

ESPERAR HASTA QUE SE REALICE

¿SE HAN IDENTIFICADO LOS MISMOS DEFECTOS?

SÍ

NO

¿ADECUADAMENTE NOTIFICADOS Y/O EVALUADOS?

SÍ

NO

REQUIEREN UNA NOTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN ADECUADAS

NO HAY CONSTATACIÓN

REQUIEREN UNA NOTIFICACIÓN Y EVALUACIÓN ADECUADAS

¿ADECUADAMENTE NOTIFICADOS Y/O EVALUADOS?

NO

SÍ

¿ADECUADAMENTE NOTIFICADOS Y/O EVALUADOS?

NO

SÍ

¿FUERA DE LÍMITES?

NO

SÍ

¿FUERA DE LÍMITES?

SÍ

NO

ESCRIBIR CONSTATACIÓN CATEGORÍA 2 EN EL PUNTO A23 Y OTRA DE CATEGORÍA G

ESCRIBIR CONSTATACIÓN CATEGORÍA EN EL PUNTO QUE CORRESPONDA

ESCRIBIR CONSTATACIÓN CATEGORÍA 2 EN EL PUNTO A24 Y OTRA DE CATEGORÍA G

FIN

START

INSPECTION OF AIRCRAFT CONDITION

SIGNIFICANT DEFECTS FOUND?

NO

YES

PREFLIGHT PERFORMED BY OPERATOR?

YES

NO

WAIT UNTIL PREFLIGHT IS PERFORMED

SAME DEFECTS IDENTIFIED?

YES

NO

PROPERLY ASSESSED AND REPORTED?

YES

NO

REQUIRE PROPER ASSESSTMENT / REPORTING

PROPERLY ASSESSED AND REPORTED?

NO

YES

REQUIRE PROPER ASSESSTMENT / REPORTING

PROPERLY ASSESSED AND REPORTED?

NO

YES

NO FINDING

OUTSIDE LIMITS?

NO

YES

OUTSIDE LIMITS?

YES

NO

RAISE CATEGORY 2 FINDING UNDER A23 AND CATEGORY G REMARK

RAISE CATEGORY 3 FINDING UNDER RESPECTIVE INSPECTION ITEM

RAISE CATEGORY 2 FINDING UNDER A24 AND CATEGORY G REMARK

END

PÁGINA INTENCIONADAMENTE EN BLANCO

7. PARTE A: CABINA DE VUELO

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A01	**Estado General**	Comprobar: - Limpieza, orden y estado general de la cabina, así como la correcta estiba del equipaje y otros elementos presentes en ella. - El conjunto de manuales se encuentra correctamente estibado. Sólo deberían estar sueltos los que son necesarios para la operación inmediata de la aeronave. Sobre la sujeción del equipamiento interior, maletas o manuales, sólo se deberían escribir constataciones cuando se tengan pruebas de que esos objetos no tienen una zona de almacenaje donde queden sujetos de manera segura, ya que ciertos manuales podrían haber sido usados durante las operaciones de rodadura o escala. - Aptitud para el servicio de los asientos de la cabina de vuelo y sus arneses. - Estado del parabrisas y ventanas para la tripulación de vuelo (grietas, delaminaciones…), el sistema limpiaparabrisas, y el sistema de interfono para la tripulación de vuelo. - Si la composición de la tripulación cumple con los requerimientos mínimos, información disponible en el Manual de Operaciones o AFM. - Que no existe ningún equipamiento instalado que obviamente no cumpla con los requisitos de diseño de sistemas del Anexo 8, Parte IIIA/B, capítulo 4 de OACI, por ejemplo, equipamiento instalado en el parabrisas que impida la visión de la tripulación. - En aeronaves de pasajeros, la instalación y estado de puertas de cabina de vuelo reforzadas, su señalización y el sistema de cierre. En aeronaves de carga, que el acceso a la cabina de vuelo impida la entrada de humo, gases y vapores nocivos provenientes de un incendio o explosión en la aeronave. - Los medios de control de la zona de acceso a la cabina de pilotos. Algunos medios satisfacen totalmente los requerimientos, como los circuitos cerrados de televisión (CCTV). En aeronaves de matrícula española no es obligada la instalación de estos sistemas de CCTV. - Si solamente se dispone de mirilla para la puerta de la cabina de pilotos, que no permite a la tripulación controlar la zona de acceso a cabina desde sus asientos, debería ser considerado como una constatación de categoría 2. - También con categoría 2 debería considerarse el caso de una mirilla y de un código de señales acústicas entre pilotos y tripulación auxiliar, en tanto en cuanto este procedimiento no permite un control visual desde los asientos. - Cuando exista mirilla y código acústico y además en las fases críticas del vuelo se utiliza otro miembro adicional de la tripulación dentro de la cabina que controle la zona de acceso o directamente queda totalmente prohibido el acceso a la cabina durante esas fases críticas (o sea, existen procedimientos alternativos para las fases críticas del vuelo), la constatación será de categoría 1. La presencia de un miembro adicional de la tripulación en cabina cumple totalmente con los requerimientos de OACI. - La desconexión inapropiada de fusibles, disyuntores o equivalentes. - La existencia inintencionada de cables eléctricos sueltos. - Para aviones con una masa máxima certificada de despegue superior a 5.700 kg o con una configuración aprobada de asientos superior a 9, se encuentra a bordo el hacha o palanca de pata de cabra, y su estado.

Id./KRE	Est	Cat	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A01-01 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160.** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos.	Equipamiento interior y/o otros objetos no correctamente asegurados durante el vuelo.	Describir la situación observada (ej. carga, equipaje, bultos).
A01-02 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.SEC.100.A.** b) Todos los aviones que transporten pasajeros y tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o una configuración operativa máxima de asientos para más de 60 pasajeros, empleados en el transporte comercial de pasajeros, estarán equipados con una puerta aprobada para la cabina de vuelo cuyo cerrojo podrá cerrarse y abrirse desde cada uno de los puestos de pilotaje y que estará diseñada para cumplir los requisitos aplicables de aeronavegabilidad.	Puerta de cabina de vuelo reforzada no instalada. Sólo transporte comercial de pasajeros.	Indicar los detalles de la situación observada.
A01-03 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.SEC.100.A.** c) En todos los aviones equipados con una puerta de acceso a la cabina de vuelo, conforme a lo dispuesto en la letra b): 1) dicha puerta estará simplemente cerrada antes de encender los motores para el despegue y cerrada con cerrojo cuando lo requieran los procedimientos de seguridad o el piloto al mando, hasta que se apaguen los motores después del aterrizaje, salvo cuando se considere necesario que entren o salgan de la cabina de vuelo personas autorizadas en cumplimiento de los programas nacionales de seguridad para la aviación civil, y 2) se proporcionarán los medios para que cada piloto pueda vigilar desde su puesto toda la zona de la puerta desde el exterior de la cabina de vuelo, con objeto de identificar a las personas que soliciten entrar y de detectar comportamientos sospechosos o amenazas potenciales.	Medios para controlar la zona de acceso a cabina de vuelo no disponibles o inoperativos, fuera de límites de despacho.	Indicar los detalles de la situación observada.

A01-04 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.170. Sistema de interfono para la tripulación de vuelo** Los aviones operados por más de un miembro de la tripulación de vuelo estarán equipados con un sistema de interfono para la tripulación de vuelo, dotado de auriculares y micrófonos para su uso por todos los miembros de la tripulación de vuelo. **CAT.IDE.A.175. Sistema de interfono para los miembros de la tripulación** Los aviones con una MCTOM de más de 15 000 kg, o con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con un sistema de interfono para los miembros de la tripulación, excepto para aviones cuyo CofA individual hubiera sido expedido por primera vez antes del 1 de abril de 1965 y estuviera ya matriculado en un Estado miembro el 1 de abril de 1995.	Sistema de interfono inexistente o inoperativo, fuera de límites de despacho.	Indicar los detalles de la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.180. Sistema de megafonía** Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con un sistema de megafonía.		
A01-05 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.SEC.100.A. Seguridad de la cabina de vuelo** a) Si un avión está equipado con puerta de acceso a la cabina de vuelo, deberá ser posible cerrarla con cerrojo desde el interior, y se facilitarán los medios para que la tripulación de cabina pueda informar a la tripulación de vuelo en caso de producirse en la cabina de pasajeros actividades sospechosas o infracciones contra la seguridad.	Puerta de la cabina de vuelo sin cerradura o con cerradura inoperativa.	Indicar los detalles de la situación observada.
A01-06 **B5**	M	3			Luces inoperativas fuera de límites de despacho en el panel de avisos.	Describir la situación observada.
A01-07 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.120.** Los aviones con una MCTOM superior a 5 700 kg estarán equipados en cada puesto de pilotaje con un medio para mantener limpia una porción del parabrisas en caso de precipitaciones.	Sistema limpiaparabrisas no instalado o inoperativo y cuyo uso es requerido para el vuelo, fuera de límites de despacho.	Describir la situación observada.

A01-08	E	3	**REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008**	6. Mantenimiento de la aeronavegabilidad 6.a. La aeronave no se utilizará a menos que: i) se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad, ii) el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en funcionamiento, iii) el documento de aeronavegabilidad de la aeronave sea válido, y iv) se haya efectuado el mantenimiento de la aeronave de acuerdo con su programa de mantenimiento.	Instalaciones de equipamiento no cumplen obviamente requerimientos de Parte-CAT y Parte-M.	Describir la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General** a) Los instrumentos y equipos especificados en esta subparte deberán ser aprobados de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003, excepto los siguientes elementos: 1) fusibles de recambio; 2) luces portátiles independientes; 3) un reloj de precisión; 4) soporte para cartas de navegación; 5) botiquines de primeros auxilios; 6) botiquín médico de emergencia; 7) megáfonos; 8) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica; 9) anclas de mar y el equipo para amarrar, y 10) dispositivos de sujeción para niños. b) Los instrumentos y equipos no especificados en esta subparte que no tengan que ser aprobados de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003, pero que se transportan en un vuelo, cumplirán los siguientes requisitos: 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo I al Reglamento (CE) n o 216/2008 o CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 y CAT.IDE.A.345, y 2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en		

				caso de fallos o averías. c) Si el equipo va a ser utilizado por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo, deberá poder operarse fácilmente desde el mismo. Cuando haga falta que un componente del equipo sea operado por más de un miembro de la tripulación de vuelo, deberá estar instalado de forma que pueda ser manejado fácilmente desde cualquiera de los correspondientes puestos. d) Aquellos instrumentos que vayan a ser utilizados por un miembro cualquiera de la tripulación de vuelo deberán disponerse de tal forma que sus indicaciones sean fácilmente visibles desde los respectivos puestos, con la mínima desviación posible de la posición y línea de visión que normalmente se adopta cuando se mira hacia adelante siguiendo la trayectoria de vuelo. e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato.		
A1			**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**M.A.501 Instalación** a) No podrá instalarse ningún elemento que no esté en condiciones satisfactorias, que no haya sido debidamente declarado apto para el servicio en un formulario EASA 1 (o equivalente) y que no esté marcado de conformidad con la subparte Q de la parte 21, a menos que se especifique otra cosa en la parte 145 y en la subparte F. b) Antes de instalar un elemento en una aeronave, la persona u organización aprobada de mantenimiento deberá asegurarse de que el elemento en cuestión es apto para la instalación cuando puedan aplicarse diferentes directivas sobre modificaciones y/o aeronavegabilidad. c) Los componentes estándar sólo se podrán instalar en una aeronave o elemento cuando los datos de mantenimiento especifiquen el componente en concreto. Sólo se instalarán componentes estándar cuando vayan acompañados de evidencias de conformidad trazables en virtud de la norma aplicable. d) Los materiales que sean materias primas o consumibles sólo deberán usarse en una aeronave o elemento cuando el fabricante de la aeronave o elemento así lo especifique en los datos de mantenimiento pertinentes o en la parte 145. Estos materiales sólo se utilizarán cuando cumplan la especificación exigible y cuando sean de trazabilidad adecuada. Todos los materiales deben ir acompañados de documentación claramente relacionada con		

				los materiales específicos y que contenga una declaración de conformidad con la especificación, además de indicar el fabricante y el proveedor.		
A01-09 **C2**	**M**	**3**			Delaminación del parabrisas, fuera de límites de despacho.	Describir la situación observada.
A01-10 **C2**	**M**	**3**			Daños en el exterior de las ventanas de la cabina de vuelo, fuera de límites de despacho.	Describir la situación observada.
A01-11 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.255 Hacha de emergencia y palanca de pata de cabra** a) Los aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de nueve estarán equipados con al menos un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra situada en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) En el caso de aviones con una MOPSC de más de 200, se instalará en la zona de cocinas posterior o cerca de ella un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra adicional. c) Las hachas y las palancas de pata de cabra que se sitúen en la cabina de pasajeros no serán visibles para los pasajeros.	No está a bordo el hacha o palanca.	Detallar situación observada.

A01-12	I	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General** a) Los instrumentos y equipos especificados en esta subparte deberán ser aprobados de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003, excepto los siguientes elementos: 1) fusibles de recambio; 2) luces portátiles independientes; 3) un reloj de precisión; 4) soporte para cartas de navegación; 5) botiquines de primeros auxilios; 6) botiquín médico de emergencia; 7) megáfonos; 8) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica; 9) anclas de mar y el equipo para amarrar, y 10) dispositivos de sujeción para niños. b) Los instrumentos y equipos no especificados en esta subparte que no tengan que ser aprobados de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003, pero que se transportan en un vuelo, cumplirán los siguientes requisitos: 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo I al Reglamento (CE) n o 216/2008 o CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 y CAT.IDE.A.345, y 2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías. c) Si el equipo va a ser utilizado por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo, deberá poder operarse fácilmente desde el mismo. Cuando haga falta que un componente del equipo sea operado por más de un miembro de la tripulación de vuelo, deberá estar instalado de forma que pueda ser manejado fácilmente desde cualquiera de los correspondientes puestos. d) Aquellos instrumentos que vayan a ser utilizados por un miembro cualquiera de la tripulación de vuelo deberán disponerse de tal forma que sus indicaciones sean fácilmente visibles desde los respectivos puestos, con la mínima desviación posible de la posición y	Instalaciones en puesto de pilotaje que dificultan significativamente el campo visual de los pilotos.	Describir la situación observada.

A1				línea de visión que normalmente se adopta cuando se mira hacia adelante siguiendo la trayectoria de vuelo. e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato.		
A01-13 **C2**	I	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110 Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. c) El operador deberá establecer y mantener un sistema destinado a ejercer un control operacional sobre todo vuelo efectuado conforme a los términos de su certificado. d) El operador garantizará que el equipamiento de sus aviones y la cualificación de sus tripulaciones se adecuan a las exigencias del área y el tipo de operación.	Cables eléctricos expuestos inadvertidamente en cabina de pilotaje.	Describir la situación observada.
A01-14 **B4**	I	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012** **REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**CAT.IDE.A.215 Puertas interiores y cortinas** Los aviones estarán equipados con: a) en el caso de aviones con una MOPSC de más de 19, una puerta entre el compartimento de pasajeros y la cabina de vuelo con un letrero «Solo tripulación/Crew only» y un sistema de cierre para impedir que la abran los pasajeros no autorizados por un miembro de la tripulación; (...) d) un letrero en cada puerta interior o al lado de toda cortina por la que se acceda a una salida de emergencia para pasajeros que indique que deberá estar fijada en posición abierta durante el despegue y el aterrizaje, y **M.A.710 Revisión de la aeronavegabilidad** c) Mediante la inspección física de la aeronave, el personal de revisión de la aeronavegabilidad deberá garantizar que: 1. todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;	Letreros y/o señalización en cabina de vuelo no presente o incorrecta.	Indicar los detalles de la situación observada.

A01-15 **A1**	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.SEC.100.A.** b) Todos los aviones que transporten pasajeros y tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o una configuración operativa máxima de asientos para más de 60 pasajeros, empleados en el transporte comercial de pasajeros, estarán equipados con una puerta aprobada para la cabina de vuelo cuyo cerrojo podrá cerrarse y abrirse desde cada uno de los puestos de pilotaje y que estará diseñada para cumplir los requisitos aplicables de aeronavegabilidad. c) En todos los aviones equipados con una puerta de acceso a la cabina de vuelo, conforme a lo dispuesto en la letra b): 1) dicha puerta estará simplemente cerrada antes de encender los motores para el despegue y cerrada con cerrojo cuando lo requieran los procedimientos de seguridad o el piloto al mando, hasta que se apaguen los motores después del aterrizaje, salvo cuando se considere necesario que entren o salgan de la cabina de vuelo personas autorizadas en cumplimiento de los programas nacionales de seguridad para la aviación civil, y 2) se proporcionarán los medios para que cada piloto pueda vigilar desde su puesto toda la zona de la puerta desde el exterior de la cabina de vuelo, con objeto de identificar a las personas que soliciten entrar y de detectar comportamientos sospechosos o amenazas potenciales.	Medios para controlar la zona de acceso a cabina de vuelo no disponibles desde ningún puesto de pilotaje y no hay procedimientos alternativos para las fases críticas del vuelo.	Indicar los detalles de la situación observada.
A01-16 **A1**	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.SEC.100.A.** a) Si un avión está equipado con puerta de acceso a la cabina de vuelo, deberá ser posible cerrarla con cerrojo desde el interior, y se facilitarán los medios para que la tripulación de cabina pueda informar a la tripulación de vuelo en caso de producirse en la cabina de pasajeros actividades sospechosas o infracciones contra la seguridad.	No hay medios de información a la tripulación de vuelo a través de la puerta de acceso a cabina de pilotos.	Describir la situación observada.
A01-17 **B5**	E	1	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.SEC.100.A.** a) Si un avión está equipado con puerta de acceso a la cabina de vuelo, deberá ser posible cerrarla con cerrojo desde el interior, y se facilitarán los medios para que la tripulación de cabina pueda informar a la tripulación de vuelo en caso de producirse en la cabina de pasajeros actividades sospechosas o infracciones contra la seguridad. b) Todos los aviones que transporten pasajeros y tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o una configuración operativa máxima de asientos para más de 60 pasajeros, empleados en el transporte comercial de pasajeros, estarán equipados con una puerta aprobada para la cabina de vuelo cuyo cerrojo podrá cerrarse y abrirse desde cada uno de los puestos de pilotaje y que estará diseñada para cumplir los requisitos aplicables de aeronavegabilidad.	Mecanismo de bloqueo de puerta inoperativo o inexistente en puesto de piloto o copiloto.	Describir la situación observada.

A01-18 **A1**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.SEC.100.A.** b) Todos los aviones que transporten pasajeros y tengan una masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o una configuración operativa máxima de asientos para más de 60 pasajeros, empleados en el transporte comercial de pasajeros, estarán equipados con una puerta aprobada para la cabina de vuelo cuyo cerrojo podrá cerrarse y abrirse desde cada uno de los puestos de pilotaje y que estará diseñada para cumplir los requisitos aplicables de aeronavegabilidad. c) En todos los aviones equipados con una puerta de acceso a la cabina de vuelo, conforme a lo dispuesto en la letra b): 1) dicha puerta estará simplemente cerrada antes de encender los motores para el despegue y cerrada con cerrojo cuando lo requieran los procedimientos de seguridad o el piloto al mando, hasta que se apaguen los motores después del aterrizaje, salvo cuando se considere necesario que entren o salgan de la cabina de vuelo personas autorizadas en cumplimiento de los programas nacionales de seguridad para la aviación civil, y 2) se proporcionarán los medios para que cada piloto pueda vigilar desde su puesto toda la zona de la puerta desde el exterior de la cabina de vuelo, con objeto de identificar a las personas que soliciten entrar y de detectar comportamientos sospechosos o amenazas potenciales.	Medios para controlar la zona de acceso a cabina de vuelo no disponibles desde ningún puesto de pilotaje pero hay procedimientos alternativos para las fases críticas del vuelo.	Describir la situación observada.
A01-19 **B5**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.255 Hacha de emergencia y palanca de pata de cabra** a) Los aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de nueve estarán equipados con al menos un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra situada en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) En el caso de aviones con una MOPSC de más de 200, se instalará en la zona de cocinas posterior o cerca de ella un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra adicional. c) Las hachas y las palancas de pata de cabra que se sitúen en la cabina de pasajeros no serán visibles para los pasajeros.	Equipo en distinto lugar al indicado.	Detallar situación observada.
A01-20	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.215 Puertas interiores y cortinas** Los aviones estarán equipados con: a) en el caso de aviones con una MOPSC de más de 19, una puerta entre el compartimento de pasajeros y la cabina de vuelo con un letrero «Solo tripulación/Crew only» y un sistema de cierre para impedir que la abran los pasajeros no autorizados por un miembro de la tripulación;	Letrero "Crew Only" inexistente o ilegible.	Indicar los detalles de la situación observada.

B4			**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**M.A.710 Revisión de la aeronavegabilidad** c) Mediante la inspección física de la aeronave, el personal de revisión de la aeronavegabilidad deberá garantizar que: 1. todas las marcas y rótulos requeridos están correctamente instalados;		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A02	**Salidas de emergencia**	Comprobar: - Cumplen con los requerimientos de certificación apropiados. - Las salidas son aptas para el servicio, y en caso de que el medio de evacuación sea por cuerdas de escape, que éstas estén en buenas condiciones y adecuadamente aseguradas. - Las constataciones incluyen también las salidas de emergencia de la cabina de vuelo, con los equipos o dispositivos que permitan a la tripulación alcanzar el suelo con seguridad en caso de emergencia, por ejemplo, cuerdas.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A02-01 **A1**	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.810**. (a) Each non overwing landplane emergency exit more than 1.8 m (6 feet) from the ground with the aeroplane on the ground and the landing gear extended and each non overwing Type A exit must have an approved means to assist the occupants in descending to the ground. (2) The assisting means for flight crew emergency exits may be a rope or any other means demonstrated to be suitable for the purpose. If the assisting means is a rope, or an approved device equivalent to a rope, it must be– (i) Attached to the fuselage structure at or above the top of the emergency exit opening, or, for a device at a pilot's emergency exit window, at another approved location if the stowed device, or its attachment, would reduce the pilot's view in flight. (ii) Able (with its attachment) to withstand a 1779 N (400-lbf) static load.	Salidas no aptas para el servicio.	Indicar qué salidas no son aptas y por qué.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.265 Medios para la evacuación de emergencia** a) Los aviones con alturas de la salida de emergencia para pasajeros de más de 1,83 m (6 pies) por encima del suelo estarán equipados en cada una de dichas salidas con medios que permitan a los pasajeros y a la tripulación alcanzar el suelo con seguridad en caso de emergencia. b) No obstante lo dispuesto en la letra a), dichos equipos o dispositivos no serán necesarios en las salidas situadas sobre las alas si el lugar designado de la estructura del avión en que termina la vía de evacuación de emergencia está a menos de 1,83 metros (6 pies) del suelo con el avión en tierra, el tren de aterrizaje desplegado, y los flaps en la posición de despegue		

				o de aterrizaje, ateniéndose a aquella de las posiciones que esté más alejada del suelo. c) Los aviones que requieran una salida de emergencia independiente para la tripulación de vuelo y en los que el punto más bajo de dicha salida de emergencia está a una altura superior a 1,83 m (6 pies) del suelo, dispondrán de medios para ayudar a todos los miembros de la tripulación de vuelo a descender hasta el suelo de forma segura en caso de emergencia. d) Las alturas mencionadas en las letras a) y c) se medirán: 1) con el tren de aterrizaje extendido, y 2) tras el colapso de una o más patas del tren de aterrizaje o un fallo en la extensión de las mismas, en el caso de los aviones con un certificado de tipo expedido con posterioridad al 31 de marzo de 2000.		
A02-02 **A1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.230.** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje.	Acceso a salida de emergencia obstruido.	Indicar los detalles de la situación observada.

A02-03 A1	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.265. Medios para la evacuación de emergencia** a) Los aviones con alturas de la salida de emergencia para pasajeros de más de 1,83 m (6 pies) por encima del suelo estarán equipados en cada una de dichas salidas con medios que permitan a los pasajeros y a la tripulación alcanzar el suelo con seguridad en caso de emergencia. b) No obstante lo dispuesto en la letra a), dichos equipos o dispositivos no serán necesarios en las salidas situadas sobre las alas si el lugar designado de la estructura del avión en que termina la vía de evacuación de emergencia está a menos de 1,83 metros (6 pies) del suelo con el avión en tierra, el tren de aterrizaje desplegado, y los flaps en la posición de despegue o de aterrizaje, ateniéndose a aquella de las posiciones que esté más alejada del suelo. c) Los aviones que requieran una salida de emergencia independiente para la tripulación de vuelo y en los que el punto más bajo de dicha salida de emergencia está a una altura superior a 1,83 m (6 pies) del suelo, dispondrán de medios para ayudar a todos los miembros de la tripulación de vuelo a descender hasta el suelo de forma segura en caso de emergencia. d) Las alturas mencionadas en las letras a) y c) se medirán: 1) con el tren de aterrizaje extendido, y 2) tras el colapso de una o más patas del tren de aterrizaje o un fallo en la extensión de las mismas, en el caso de los aviones con un certificado de tipo expedido con posterioridad al 31 de marzo de 2000.	Medios de evacuación de cabina inexistentes o inoperativos (fuera de límites de despacho).	Indicar los detalles de la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A03	**Equipamiento**	**Nota:** Los inspectores, al comprobar este punto, deberían evaluar si el equipamiento está claramente siendo usado o no. Un equipamiento que se encuentre cubierto y posteriormente se compruebe inutilizable sería una constatación de categoría 3. El acceso obstaculizado a un equipamiento por un manual, por ejemplo, durante la fase de preparación del vuelo, no debería considerarse una constatación. Comprobar: **(a) GPWS/TAWS (MTOW > 5 700 kg, o con una configuración máxima aprobada de más de 19 asientos para pasajeros)** - El equipo está instalado y funciona correctamente. Si el equipo no está operativo, comprobar que está correctamente diferido en el TLB y dentro de los límites de tiempo que indique la MEL. - La tripulación tiene el entrenamiento y la habilidad necesaria para manejar el equipo. Cuando la tripulación técnica esté autorizada a realizar una prueba del equipo, ésta debería ser pedida. No implica necesariamente la realización por parte de la tripulación de la prueba del equipo, ya que en ciertas situaciones esa prueba sólo la debería realizar el personal de mantenimiento. Esta situación no supone una constatación. - Si la base de datos de terreno está caducada, comprobar condiciones de despacho según MEL. **(b) TCAS/ACAS II (MTOW > 5 700 kg, o con una configuración máxima aprobada de más de 19 asientos para pasajeros)** - El equipo está instalado y funciona correctamente. - La tripulación tiene el entrenamiento y la habilidad necesaria para manejar el equipo. Cuando la tripulación técnica esté autorizada a realizar una prueba del equipo, ésta debería ser pedida. No implica necesariamente la realización por parte de la tripulación de la prueba del equipo, ya que en ciertas situaciones esa prueba sólo la debería realizar el personal de mantenimiento. Esta situación no supone una constatación. - Si una aeronave no cumple con los requisitos TCAS/ACAS II, se debería considerar la posibilidad de una prohibición inmediata del vuelo, pudiendo realizar solamente vuelo no comercial, que incluye los vuelos ferry y de posicionamiento. - Para aeronaves cuyo primer Certificado de Aeronavegabilidad haya sido expedido el 1 de marzo de 2012 o posteriormente, comprobar si está instalada la versión 7.1 del software del ACAS II. Se comprueba por medio de los avisos acústicos, que incluyen la resolución de conflictos (resolution advisory, RA) "Level off, level off". A partir del 1 de diciembre de 2015, todas las aeronaves con MTOW > 5 700 kg, o con una configuración máxima aprobada de más de 19 asientos para pasajeros deberían tener instalada la versión 7.1 **(c) RNAV** - Comprobar que el avión dispone de equipos RNAV. - Para espacios designados BRNAV o PRNAV comprobar si el avión cumple con los requisitos RNP correspondientes. **(d) 8.33 kHz** (vuelos por encima de FL 195 en espacio aéreo EUR de OACI) - El equipo de radio permite la separación de canales de 8.33 kHz. Este punto puede comprobarse requiriendo a la tripulación que seleccione un canal utilizable únicamente por un equipo con esta capacidad, como el 132.055. El display de este tipo de equipos tiene

normalmente 6 dígitos, aunque algunos omiten el "1" inicial de la frecuencia, y presentan sólo 5 dígitos, como 32.055.

- El plan de vuelo ATS tiene la letra "Y" en el campo 10.

(e) RVSM (entre FL 290 y 410): Comprobar que el equipo está operativo (Doc 9614), y en caso contrario el avión perdería su capacidad de operar en espacio RVSM. Las áreas de aplicabilidad se pueden encontrar en el Doc 7030 de OACI.

(f) MNPS Comprobar que el equipo está operativo, y en caso contrario el avión pierde su capacidad de operar en espacio MNPS. Las áreas de aplicabilidad se pueden encontrar en el Doc 7030 de OACI.

(g) PBN (Performance-based Navigation). Comprobar que el avión posee el equipamiento de navegación necesario para cumplir los requisitos aplicables en el espacio aéreo donde opera.

(h) Inmunidad a FM

- Los equipos de VHF instalados cumplen los requerimientos de inmunidad a FM.

(i) Radar meteorológico

- Presencia del equipo.
- La tripulación tiene el entrenamiento y la habilidad necesaria para manejar el equipo. No implica necesariamente la realización por parte de la tripulación del test del equipo.

(j) CVR/FDR

- El equipo está instalado y funciona apropiadamente. Cuando se pueda realizar una prueba operativa se debería pedir a la tripulación, no obstante, la no realización por parte de la tripulación del test del equipo no supone una constatación, ya que en ciertas aeronaves una prueba como ésta sólo la puede realizar personal de mantenimiento.

(k) EFB

- Comprobar que el operador tiene autorización para usarla. Cuando se utilice una "Electronic Flight Bag" (cartera de vuelo electrónica), comprobar que el operador ha establecido medios alternativos de respaldo para aquellas funciones que sean de mayor importancia en la operación segura del avión, como por ejemplo el Manual de Operaciones, AFM, listas de chequeo, cartas de radionavegación, sistemas de mapas electrónicos para la representación gráfica del avión (las cartas aeronáuticas electrónicas incluyen mapas de ruta, área, aproximación, salidas y mapas de superficie del aeropuerto) o aplicaciones de cálculo de actuaciones del avión que proporcionen masas, distancias, tiempos y/o limitaciones de velocidad para las operaciones de despegue, crucero, aproximación, aterrizaje o aborto de despegue. También ajustes de potencia o cálculo de carga y centrado.
- Hasta la publicación por parte de OACI de documentación y guía sobre estos dispositivos, cualquier medio de respaldo como copias en papel u otro dispositivo igual de respaldo será considerado aceptable. Las posibles constataciones sobre la EFB deberán ser escritas en relación a los elementos "A01-01. Equipamiento interior y/o otros objetos no correctamente asegurados durante el vuelo"; "A01-13. Instalaciones en puesto de pilotaje que dificultan significativamente el campo visual de los pilotos" o bien " A01-10. Instalaciones de equipamiento no cumplen obviamente requerimientos de Parte-CAT y Parte-M".

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A03-01 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.150 Sistema de advertencia y alarma de impacto (TAWS)** a) Los aviones propulsados por turbina con una MCTOM de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de nueve estarán equipados con un TAWS que cumpla los requisitos de equipo de clase A según lo especificado en una norma aceptable. b) Los aviones propulsados por motor alternativo con una MCTOM de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de nueve estarán equipados con un TAWS que cumpla los requisitos de equipo de clase B según lo especificado en una norma aceptable. **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo** (...) b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;	EGPWS/TAWS no instalado o inoperativo, fuera de límites de despacho.	Indicar los detalles de la situación observada.
A03-02	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175. Preparación del vuelo** a) Se determinará un plan operacional de vuelo para cada vuelo previsto basándose en las performance de la aeronave, otras limitaciones operativas y las condiciones previstas en la ruta que haya de seguirse, así como en los aeródromos o lugares de operación afectados.ES 25.10.2012 Diario Oficial de la Unión Europea L 296/75 b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo;	Equipamiento requerido de navegación no instalado o inoperativo, fuera de límites de despacho.	Indicar los detalles de la situación observada.

				4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional.		
				CAT.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: a) el avión opere de conformidad con la MEL del operador, o b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		
B5				**CAT.IDE.A.345 Equipos de comunicación y navegación para operaciones IFR, o VFR en rutas no navegables por referencia visual** a) Los aviones que operen según IFR o VFR por rutas en que no se pueda navegar por referencia visual estarán equipados con equipos de radiocomunicación y de navegación de acuerdo con los requisitos del espacio aéreo aplicable. (...) d) Los aviones dispondrán de equipos de navegación suficientes para asegurarse de que, en caso de fallo de un elemento del equipo en cualquier fase del vuelo, el equipo restante permitirá la navegación segura de acuerdo con el plan de vuelo.		

A03-03 **B2**	**I**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo** Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: a) el avión opere de conformidad con la MEL del operador, o b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).	Equipamiento requerido instalado pero claramente no ha sido utilizado en la operación por la tripulación.	Indicar los detalles de la situación observada.
A03-04 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.155 Sistema anticolisión de a bordo (ACAS)** Salvo disposición en contrario del Reglamento (UE) n o 1332/2011, los aviones propulsados por turbina con una MCTOM de más de 5 700 kg o una MOPSC de más de 19 estarán equipados con ACAS II.	TCAS/ACAS II no instalado o inoperativo, fuera de límites de despacho.	Indicar los detalles de la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 1332/2011	**AUR.ACAS.1005. Requisito de funcionamiento** 1) Las siguientes aeronaves de turbina estarán equipadas con la versión lógica anticolisión 7.1 de ACAS II: a) aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a los 5 700 kg, o b) aeronaves autorizadas a transportar a más de diecinueve pasajeros. 2) Las aeronaves no mencionadas en el punto 1) que se vayan a equipar de forma voluntaria con ACAS II llevarán la versión lógica anticolisión 7.1. 3) El punto 1) no se aplicará a los sistemas de aeronaves no tripuladas.		

A03-05 B5	E	3	**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) Nº 1079/2012**	**Artículo 4** Requisitos de interoperabilidad y prestaciones de los equipos de radio 1. Los fabricantes de radios destinadas a operar en la banda VHF, o sus representantes autorizados establecidos en la Unión, garantizarán que todas las radios comercializadas a partir del 17 de noviembre de 2013 dispongan de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. 2. Los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores y demás usuarios o propietarios de radios garantizarán que todas las radios puestas en servicio después del 17 de noviembre de 2013 incorporen la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. 3. Los Estados miembros garantizarán que las aeronaves cuyo certificado de aeronavegabilidad o permiso de vuelo individual sea expedido por primera vez en la Unión a partir del 17 de noviembre de 2013 y contemple un requisito referido a los equipos de radio, vayan equipadas con radios con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. 4. Los proveedores de servicios de navegación aérea, los operadores y demás usuarios o propietarios de radios garantizarán que a partir del 17 de noviembre de 2013 sus radios incorporen la capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz siempre que sean objeto de mejora. 5. Los Estados miembros garantizarán que, a más tardar el 31 de diciembre de 2017, todas las radios, salvo las radios en tierra operadas por proveedores de servicios de navegación aérea, dispongan de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. 6. Además de la capacidad de operar con una separación entre canales de 8,33 kHz, los equipos mencionados en los apartados 1 a 5 deberán poder sintonizar canales con una separación de 25 kHz. 7. Los usuarios o propietarios de radios en tierra con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz garantizarán que las prestaciones de estas radios y del componente de tierra transmisor/receptor sean conformes a las normas de la OACI especificadas en el punto 1 del anexo II. 8. Los usuarios o propietarios de equipos de radio de aeronaves con capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz garantizarán que las prestaciones de estas radios sean conformes a las normas de la OACI especificadas en el punto 2 del anexo II. Artículo 5	Aeronave sin equipo que permita separación de canales de 8.33 kHz, y sin Plan de Vuelo especial en el espacio aéreo EUR.	Aeronave operando en región ICAO EUR por encima de FL 195. No aplicable en Canarias.

				Obligaciones de los operadores 1. Ningún operador operará una aeronave por encima de FL 195 salvo si el equipo de radio de esta dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. 2. Después del 1 de enero de 2014 ningún operador operará una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos en espacio aéreo de clase A, B o C de los Estados miembros enumerados en el anexo I salvo si el equipo de radio de dicha aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. 3. En relación con las obligaciones de equipamiento de separación entre canales de 8,33 kHz a bordo establecidas en el apartado 2, ningún operador operará una aeronave de acuerdo con las reglas de vuelo visual en zonas de operación con separación entre canales de 8,33 kHz salvo si el equipo de radio de la aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. 4. Sin perjuicio del artículo 2, apartado 5, a partir del 1 de enero de 2018 ningún operador operará una aeronave en un espacio aéreo en el que sea obligatorio llevar a bordo una radio salvo si el equipo de radio de la aeronave dispone de capacidad de separación entre canales de 8,33 kHz. Artículo 6 Requisitos relativos a las conversiones a 8,33 kHz 1. Los Estados miembros garantizarán que, en los sectores cuyo nivel inferior se sitúe en FL 195 o por encima, todas las asignaciones de frecuencia de voz se conviertan a la separación entre canales de 8,33 kHz. 2. Si por circunstancias excepcionales no se puede cumplir con el apartado 1, los Estados miembros comunicarán las razones a la Comisión.		

A03-06 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.185 Registrador de voz de cabina de vuelo** a) Los siguientes aviones estarán equipados con un registrador de voz de cabina de vuelo (CVR): 1) aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg, y 2) aviones multimotor propulsados por turbina con una MCTOM de 5 700 kg o menos, con una MOPSC de más de nueve y cuyo primer CofA individual fuera expedido a partir del 1 de enero de 1990, inclusive. (...) d) El CVR comenzará a registrar antes de que el avión se esté moviendo por su propia potencia y continuará registrando hasta la terminación del vuelo, cuando el avión ya no sea capaz de moverse por impulso de su propia potencia. Además, en el caso de los aviones cuyo CofA individual se hubiera otorgado a partir del 1 de abril de 1998 inclusive, el CVR iniciará automáticamente la grabación antes de que el avión se mueva bajo su propia potencia y continuará grabando hasta la terminación del vuelo, cuando el avión ya no sea capaz de moverse por su propia potencia. e) Además de lo indicado en la letra d), según la disponibilidad de energía eléctrica, el CVR comenzará a registrar tan pronto como sea posible durante las comprobaciones de cabina, antes del arranque de los motores en el inicio del vuelo y hasta las comprobaciones de cabina inmediatamente posteriores a la parada de los motores al final del vuelo, en el caso de: 1) los aviones mencionados en la letra a).1) y con un CofA individual otorgado después del 1 de abril de 1998, o 2) los aviones mencionados en el punto a).2). f) El CVR dispondrá de un dispositivo para ayudar a su localización en el agua.	FDR o CVR inoperativo (fuera de límites de despacho).	Indicar si se trata del Registrador de datos de vuelo (FDR) o del Registrador de vuelo (CVR).
A03-07 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.215 Uso de auriculares — Aviones** a) Cada miembro de la tripulación de vuelo que se encuentre de servicio en la cabina de vuelo llevará puesto el juego de auriculares con micrófono de brazo o equivalente. Lo utilizará como equipo principal para la escucha de las comunicaciones vocales con ATS: 1) en tierra: i) al recibir la autorización ATC de salida mediante la comunicación vocal, y	Auriculares de vuelo con micrófono o equivalente inoperativo o fuera de límites de despacho.	Indicar los detalles de la situación observada.

				ii) cuando los motores estén en funcionamiento; 2) durante el vuelo: i) por debajo de la altitud de transición, o ii) 10 000 pies, ateniéndose a la altitud que sea mayor, y 3) cuando el comandante lo considere necesario. b) En las situaciones contempladas en la letra a), el micrófono de brazo o equivalente se encontrará en una posición que permita su uso en la comunicación por radio bidireccional.		
A03-08 **B5**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**AUR.ACAS.1005.** 1) Las siguientes aeronaves de turbina estarán equipadas con la versión lógica anticolisión 7.1 de ACAS II: a) aeronaves con una masa máxima certificada de despegue superior a los 5 700 kg, o b) aeronaves autorizadas a transportar a más de diecinueve pasajeros. 2) Las aeronaves no mencionadas en el punto 1) que se vayan a equipar de forma voluntaria con ACAS II llevarán la versión lógica anticolisión 7.1. 3) El punto 1) no se aplicará a los sistemas de aeronaves no tripuladas.	Avión no equipado con ACAS II, versión software 7.1	Indicar los detalles de la situación observada.
A03-09 **B5**	**I**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: 1) el manual de operaciones de la aeronave (AFM), o documentos equivalentes; 2) el original del certificado de matrícula; 3) el original del certificado de aeronavegabilidad (CofA); 4) el certificado de niveles de ruido, incluida su traducción al inglés, si la ha proporcionado la autoridad responsable de su expedición; 5) una copia compulsada del certificado de operador aéreo (AOC); 6) las especificaciones de operaciones pertinentes para el tipo de aeronave, expedidas con el AOC; 7) el original de la licencia de radio de la aeronave, si procede; 8) los certificados del seguro de responsabilidad civil frente a terceros;	Funciones de la EFB que afectan a la operación segura del avión sin soporte de respaldo (papel u otro dispositivo EFB igual).	Indicar los detalles de la situación observada.

				9) el diario de a bordo, o equivalente, de la aeronave; 10) el registro técnico de la aeronave, de conformidad con el anexo I (parte M) del Reglamento (CE) n o 2042/2003; 11) los datos del plan de vuelo presentado a la dependencia ATS, en su caso; 12) las cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para la ruta de vuelo propuesta y todas las rutas por las que razonablemente cabría pensar que el vuelo pudiera desviarse; 13) los procedimientos e informaciones relativos a las señales visuales empleadas por aeronaves de interceptación y por aeronaves interceptadas; 14) información relativa a los servicios de búsqueda y salvamento para la zona de vuelo prevista, a la que podrá accederse fácilmente en el compartimento de la tripulación de vuelo; 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación; 16) la MEL; 17) avisos a los pilotos (NOTAM) y la documentación de instrucciones de los Servicios de información aeronáutica (AIS) apropiados; 18) información meteorológica adecuada; 19) manifiesto de carga o pasajeros, en su caso; 20) documentación de masa y centrado; 21) el plan operacional de vuelo, en su caso; 22) la notificación de categorías especiales de pasajeros (SCP) y cargas especiales, en su caso, y 23) cualquier otra documentación que pudiera ser pertinente al vuelo o pueda ser requerida por los Estados afectados por el vuelo.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A04	Manuales	Comprobar: - La presencia del Manual de Operaciones y/o Manual de Vuelo del Avión (AFM). Deben tener fácil acceso desde la cabina de vuelo, no debiendo situarse, por ejemplo, en bodegas de carga. **Nota:** el Manual de Vuelo puede estar incluido en el Manual de Operaciones. - La presencia de instrucciones y datos para calcular la hoja de carga y centrado. - Disponibilidad de datos que permitan a la tripulación el cálculo de performances de la aeronave. - La versión del Manual de Operaciones debe ser la última en vigor. - Información sobre la planificación del combustible. - Lista de equipos de navegación que deben estar a bordo así como sus requisitos para realizar navegación RNP. - Requisitos de tiempo de vuelo y de servicio. - Medidas de seguridad durante el repostado con pasajeros a bordo. - Su contenido se ajusta a los requerimientos. - Instrucciones sobre el transportes de mercancías peligrosas (cuando haya mercancías peligrosas a bordo) - En aeronaves cargueras que no tuvieran esta configuración al salir de fábrica, que se ha incluido la actualización del AFM para carguero, o las partes del STC correspondiente. - Comprobar que la tripulación de vuelo entiende el contenido del Manual de Operaciones a bordo. - Sólo se permitirá la utilización electrónica del Manual de Operaciones bajo aprobación expresa de la autoridad, en tanto en cuanto no existe normativa internacional concerniente.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A04-01 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.100. Manual de operaciones — Generalidades** a) El operador establecerá un manual de operaciones (OM) conforme a lo dispuesto en el punto 8, letra b, del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008. b) El contenido del OM incorporará los requisitos establecidos en el presente anexo, en el anexo IV (parte CAT) y en el anexo V (parte SPA), según proceda, y no incumplirá las condiciones previstas en las especificaciones de operaciones del certificado de operador aéreo (AOC). c) El OM podrá editarse en partes independientes. d) Todo el personal de operaciones dispondrá de un acceso fácil a las partes del OM que resulten relevantes para sus funciones. e) El OM se mantendrá actualizado. Todo el personal estará informado de los cambios que afecten a sus propias funciones.	El Manual de Operaciones o AFM, según corresponda, no está a bordo y no se tienen medios para realizar adecuadamente los cálculos de actuaciones.	Detallar la situación observada.

				f) A cada miembro de la tripulación se le entregará una copia personal de las secciones del OM que incumban a sus funciones. Cada miembro de la tripulación en posesión de un OM, o de las partes correspondientes del mismo, se responsabilizará de mantener actualizada su copia integrando las actualizaciones o revisiones facilitadas por el operador. g) Para los titulares de un AOC: 1) en el caso de modificaciones que deban notificarse conforme a ORO.GEN.115, letra b) y ORO.GEN.130, letra c), el operador proporcionará a la autoridad competente las modificaciones previstas con antelación a la fecha de entrada en vigor, y 2) en el caso de modificaciones de procedimientos asociados a elementos acordados previamente conforme a ORO.GEN.130, deberá obtenerse una autorización antes de que la modificación entre en vigor. h) No obstante lo dispuesto en g), cuando se requieran modificaciones o revisiones inmediatas en interés de la seguridad operacional, será posible publicarlas y aplicarlas de inmediato, siempre que se haya solicitado la aprobación requerida. i) El operador incorporará todas las modificaciones y revisiones requeridas por la autoridad competente. j) El operador garantizará que la información extraída de documentos aprobados, y cualquier modificación de los mismos, se refleje correctamente en el OM. Esto no impedirá que el operador publique datos y procedimientos más prudenciales en el OM. k) El operador velará por que todo el personal entienda la lengua en que están redactadas las partes del OM que guardan relación con sus funciones y responsabilidades. El contenido del OM se presentará en un formato manejable y que respete los principios relativos a los factores humanos.		
				CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación;		

			Anexo IV Reglamento 216/2008 UE	1.b. Todo vuelo deberá efectuarse siguiendo los procedimientos operativos especificados en el manual de vuelo o, si lo requiere el manual de operaciones, para la preparación y ejecución del vuelo. Para facilitar esta labor, deberá estar disponible un sistema de listas de comprobación para su uso, en su caso, por los miembros de la tripulación en todas las fases de la operación de la aeronave en condiciones y situaciones normales, anormales y de emergencia. Se establecerán procedimientos para cualquier situación de emergencia razonablemente previsible.		
A04-02 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación;	No están a bordo todas las partes del Manual de Operaciones o AFM relacionadas con las operaciones de vuelo.	Detallar la situación observada.
A04-03 **B2**	**E**	**3**	**Anexo IV Reglamento 216/2008**	**8.b.** La operación con fines comerciales y la operación de aeronaves complejas deberán emprenderse exclusivamente de acuerdo con el manual de operaciones del operador. Dicho manual deberá contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para todas las aeronaves explotadas y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus actividades. Deberán especificarse las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, los períodos de actividad durante el vuelo y los períodos de descanso de los miembros de la tripulación. El manual de operaciones y sus revisiones deberán ser compatibles con el manual de vuelo aprobado y deberán modificarse en la medida de lo necesario.	Partes del manual no actualizadas, existiendo información contradictoria.	Detallar la situación observada.

A04-04 B2	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación; **ORO.MLR.100 Manual de operaciones — Generalidades** a) El operador establecerá un manual de operaciones (OM) conforme a lo dispuesto en el punto 8, letra b, del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008.(...) k) El operador velará por que todo el personal entienda la lengua en que están redactadas las partes del OM que guardan relación con sus funciones y responsabilidades. El contenido del OM se presentará en un formato manejable y que respete los principios relativos a los factores humanos.	Ningún miembro de la tripulación de vuelo entiende el idioma del Manual de Operaciones a bordo	Detallar la situación observada.
A04-05 B2	I	3	ANEXO 18 OACI	**9.2 Información e instrucciones para los miembros de la tripulación.** Todo explotador facilitará en su manual de operaciones información apropiada que permita a la tripulación de vuelo desempeñar su cometido en lo relativo al transporte de mercancías peligrosas, y facilitará asimismo instrucciones acerca de las medidas que haya que adoptar en el caso de que surjan situaciones de emergencia en las que intervengan mercancías peligrosas.	El Manual de Operaciones no incluye información acerca de las acciones a tomar en caso de una emergencia de Mercancías Peligrosas (con Mercancías Peligrosas a bordo)	Detallar la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.200. Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores.		
A04-06 B2	E	3	Apéndice 1 del OPS 1.1045	El operador garantizará que el Manual de operaciones contenga lo siguiente: A. Aspectos generales/básicos 9. MERCANCÍAS PELIGROSAS Y ARMAS	No hay guía de respuesta de emergencia o equivalente a	Indicar los detalles de la situación observada.

				9.1. Se incorporará información, instrucciones y orientaciones generales sobre el transporte de mercancías peligrosas, incluyendo: (a) la política del operador sobre el transporte de mercancías peligrosas; (b) orientaciones sobre los requisitos de aceptación, etiquetado, manipulación, almacenamiento y segregación de las mercancías peligrosas; (c) requisitos específicos sobre notificación en caso de accidente o incidente cuando se transportan mercancías peligrosas; (d) procedimientos para responder a situaciones de emergencia que incluyan la presencia a bordo de mercancías peligrosas; (e) obligaciones de todo el personal afectado con arreglo al OPS 1.1215; e (f) instrucciones relativas al transporte de los empleados del operador. 9.2. Las condiciones en que se podrán llevar armas, municiones de guerra y armas deportivas.	bordo, con MMPP declaradas a bordo	
A04-07 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación; ***AMC1 CAT.GEN.MPA.180*** *Documents, manuals and information to be carried. The documents, manuals and information may be available in a form other than on printed paper. An electronic storage medium is acceptable if accessibility, usability and reliability can be assured.*	Manual de Operaciones o AFM a bordo en formato electrónico sin evidencia de aprobación para llevarlo en dicho formato.	Detallar la situación observada.
A04-08 **B2**	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación;	El Manual de Operaciones o AFM no está a bordo, pero se tienen medios para realizar adecuadamente los cálculos de actuaciones.	Detallar la situación observada.

A04-09	E	2	**Anexo IV Reglamento 216/2008**	**8.b.** La operación con fines comerciales y la operación de aeronaves complejas deberán emprenderse exclusivamente de acuerdo con el manual de operaciones del operador. Dicho manual deberá contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para todas las aeronaves explotadas y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus actividades. Deberán especificarse las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, los períodos de actividad durante el vuelo y los períodos de descanso de los miembros de la tripulación. El manual de operaciones y sus revisiones deberán ser compatibles con el manual de vuelo aprobado y deberán modificarse en la medida de lo necesario.	El Manual de Operaciones o AFM no se encuentra actualizado.	Detallar la situación observada.
B2			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.100 Manual de operaciones — Generalidades** a) El operador establecerá un manual de operaciones (OM) conforme a lo dispuesto en el punto 8, letra b, del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008. b) El contenido del OM incorporará los requisitos establecidos en el presente anexo, en el anexo IV (parte CAT) y en el anexo V (parte SPA), según proceda, y no incumplirá las condiciones previstas en las especificaciones de operaciones del certificado de operador aéreo (AOC). c) El OM podrá editarse en partes independientes. d) Todo el personal de operaciones dispondrá de un acceso fácil a las partes del OM que resulten relevantes para sus funciones. e) El OM se mantendrá actualizado. Todo el personal estará informado de los cambios que afecten a sus propias funciones.		

A04-10 **B2**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.100. Responsabilidades de la tripulación** b) El miembro de la tripulación: (...) 4) respetará todas las limitaciones de los tiempos de vuelo y de servicio (FTL), así como los requisitos en materia de descanso aplicables a sus actividades;	No existen requisitos de los tiempos de vuelo, de servicio y de descanso en el Manual de Operaciones	Detallar la situación observada.
			Anexo IV Reglamento 216/2008	**8.b.** La operación con fines comerciales y la operación de aeronaves complejas deberán emprenderse exclusivamente de acuerdo con el manual de operaciones del operador. Dicho manual deberá contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para todas las aeronaves explotadas y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus actividades. Deberán especificarse las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, los períodos de actividad durante el vuelo y los períodos de descanso de los miembros de la tripulación. El manual de operaciones y sus revisiones deberán ser compatibles con el manual de vuelo aprobado y deberán modificarse en la medida de lo necesario.		
A04-11 **B2**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación; **ORO.MLR.100 Manual de operaciones — Generalidades** a) El operador establecerá un manual de operaciones (OM) conforme a lo dispuesto en el punto 8, letra b, del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008.(...) k) El operador velará por que todo el personal entienda la lengua en que están redactadas las partes del OM que guardan relación con sus funciones y responsabilidades. El contenido del OM se presentará en un formato manejable y que respete los principios relativos a los factores humanos.	Un miembro de la tripulación de vuelo NO entiende el idioma del Manual de Operaciones a bordo	Detallar la situación observada.

A04-12 B2	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.280.** El operador establecerá un procedimiento para garantizar que se compruebe y se gestione el combustible en vuelo de acuerdo con los siguientes criterios. **a) Comprobaciones del combustible en vuelo** 1) El comandante deberá asegurarse de que se compruebe en vuelo el combustible a intervalos regulares. Deberá anotarse y evaluarse el remanente de combustible utilizable a fin de: i) comparar el consumo real con el consumo previsto, ii) comprobar que el combustible utilizable remanente es suficiente para completar el vuelo, de acuerdo con lo establecido en la letra b), y iii) evaluar el volumen de combustible utilizable aún disponible en el momento de alcanzar el aeródromo de destino. 2) Se registrarán los datos pertinentes relativos al combustible. **b) Gestión del combustible en vuelo** 1) El vuelo se desarrollará de manera que el combustible remanente utilizable previsto a la llegada al aeródromo de destino no sea inferior: i) al combustible alternativo requerido más el combustible de reserva final, o ii) al combustible de reserva final si no se requiriese un aeródromo alternativo. 2) Si una comprobación del combustible en vuelo muestra que el remanente de combustible utilizable previsto a la llegada al aeródromo de destino es inferior: i) al combustible alternativo requerido más el combustible de reserva final, el comandante tendrá en cuenta el tráfico y las condiciones operativas en el aeródromo de destino, en el aeródromo de alternativa de destino y en cualquier otro aeródromo adecuado para decidir si continuar hacia el aeródromo de destino o para desviarse de forma que realice un aterrizaje seguro con un nivel de combustible no inferior al combustible de reserva final, o ii) al combustible de reserva final si no se requiere un aeródromo alternativo, el comandante llevará a cabo las acciones apropiadas y proseguirá hasta un aeródromo adecuado de manera que realice un aterrizaje seguro con un nivel de combustible no inferior al combustible de reserva final. 3) El comandante declarará una emergencia cuando el nivel de combustible utilizable en el momento del aterrizaje, en el aeródromo adecuado más cercano en el que pueda realizarse un aterrizaje seguro, sea inferior a la reserva de combustible final.	No hay procedimientos en el Manual que aseguren que se realizan comprobaciones de combustible en vuelo y gestión de combustible	Indicar los detalles de la situación observada.

A04-13 **B2**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación;	Manual de Operaciones o AFM o partes de ellos necesarios para la operación a bordo, pero no fácilmente accesibles	Detallar la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A05	**Listas de comprobación**	Comprobar que: - Las listas de comprobación son fácilmente accesibles y están actualizadas**. Nota:** en muchas aeronaves modernas existen listas de comprobación en formato electrónico, por ejemplo el sistema ECAM de Airbus. Esto no constituye una constatación si la tripulación puede demostrar tener acceso a esas listas de comprobación en el Manual de Operaciones. **Nota:** Las listas de comprobación normales, anormales y de emergencia están algunas veces incluidas en un Manual de Referencia Rápida (QRH: Quick Reference Handbook). Sin embargo, en la inspección podrían encontrarse listas de comprobación diferenciadas para cada fase del vuelo, hecho que cumple totalmente con la normativa. - En el Manual de Operaciones (o en el QRH) están contenidas las listas de comprobación y su versión es la misma que la que utiliza la tripulación, e igual para todos sus miembros. - Se usan las listas apropiadas en vez de listas para simuladores u otros propósitos, y su contenido se adecua al Manual de Operaciones cubriendo todas las fases del vuelo, en operación normal y de emergencia. - Si existe más de una lista de comprobación, deben ser de la misma revisión y ésta debe de estar de acuerdo a la revisión actualizada del Manual de Operaciones.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A05-01 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Las listas de chequeo del comandante y copiloto tienen una revisión y/o contenido distinto	Detallar la situación observada.

A05-02 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Listas de chequeo incoherentes con la configuración de aeronave	Detallar la situación observada.
A05-03 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Listas de chequeo no están a bordo	Detallar la situación observada.

A05-04 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Se usan listas de chequeo preparadas para otros propósitos	Detallar la situación observada.
A05-05 **B2**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Listas de chequeo no fácilmente accesibles, o claramente no usadas	Detallar la situación observada.
A05-06 **B2**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Las listas de chequeo no tienen en cuenta la documentación relevante más actualizada del fabricante del avión	Detallar la situación observada.

A05-07 B2	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	En las listas de chequeo se observa una revisión y/o contenido distinto a la que aparece en las listas del Manual de Operaciones	Detallar la situación observada.
A05-08 B2	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Listas de chequeo para procedimientos normales, anormales y/o de emergencia no incluidas en el Manual de Operaciones	Detallar la situación observada.
A05-09 B2	I	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Las listas de chequeo no cubren todas las fases del vuelo	Detallar la situación observada.

A05-10 **B2**	**I**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110.** h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Las listas de comprobación no incluyen elementos requeridos por suplementos del AFM, manual de vuelo del avión, aplicables a la configuración de la aeronave	Detallar la situación observada.
A05-11 **B2**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.GEN.110. Responsabilidades del operador** a) El operador es responsable de la operación de la aeronave conforme al anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, a los requisitos correspondientes del presente anexo y a su certificado. b) Todos los vuelos deberán ejecutarse conforme a las disposiciones del manual de operaciones. (...) h) El operador deberá dotarse de un sistema de listas de comprobación para cada tipo de aeronave que **los miembros de la tripulación habrán de utilizar en todas las fases del vuelo** bajo condiciones normales, anormales y de emergencia a fin de garantizar que se respetan los procedimientos operativos del manual de operaciones. Las listas de verificación deberán tener en cuenta, tanto en lo que se refiere a su factura como a su utilización, los principios relativos a los factores humanos y la documentación correspondiente más actualizada del fabricante de la aeronave.	Las listas de comprobación no tienen revisión pero su contenido es idéntico a las del Manual de operaciones	Detallar la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A06	Cartas de radionavegación	Comprobar: - Están a bordo como mínimo las cartas requeridas de salida, aproximación, ruta y alternativos. Se admitirá como válida una carta no actualizada con los NOTAMS que la corrijan o complementen. - Son fácilmente accesibles y están actualizadas de acuerdo con el último ciclo AIRAC. - Comprobar la validez de la base de datos del FMS/GPS. En caso de estar fuera de fecha de validez, consultar la MEL. - Si faltan las actualizaciones de 1 ó 2 ciclos en la colección de cartas, la situación podría ser aceptable si están actualizadas las cartas que cubran por completo la ruta que se va a volar con el último ciclo AIRAC. Esta situación no constituye una constatación y se recogerá como comentario.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A06-01	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.135. Rutas y áreas de operación — General** a) El operador garantizará que solo se lleven a cabo operaciones en las rutas o áreas para las que: 1) se disponga de instalaciones y servicios de tierra, incluidos los servicios meteorológicos, adecuados para la operación prevista; 2) la performance de la aeronave sea adecuada para cumplir los requisitos de altitud mínima de vuelo; 3) el equipamiento de la aeronave cumpla los requisitos mínimos para esa operación, y 4) se disponga de mapas y cartas adecuadas. **CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 12) las cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para la ruta de vuelo propuesta y todas las rutas por las que razonablemente cabría pensar que el vuelo pudiera desviarse;	Sin evidencia de disponer de cartas de navegación requeridas	Indicar que cartas no se han encontrado a bordo.
B1			REGLAMENTO	**CAT.OP.MPA.175. Preparación del vuelo**		

			(UE) Nº 965/2012	b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente;		
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**SPA.ETOPS.115. Mínimos de planificación del aeródromo alternativo en ruta ETOPS** a) El operador solo seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo en ruta ETOPS si los informes o previsiones meteorológicos apropiados, o cualquier combinación de los mismos, indica que, entre el momento previsto del aterrizaje hasta 1 hora pasado el último momento posible del aterrizaje, existirán condiciones igual o mejores que los mínimos de planificación calculados al añadir los límites adicionales del cuadro 1. b) El operador incluirá en el manual de operaciones el método para determinar los mínimos operativos en el aeródromo alternativo en ruta ETOPS planificado. Cuadro 1. Mínimos de planificación para un aeródromo alternativo en ruta ETOPS (ver tabla a continuación) (*) VIS: visibilidad; MDA/H: altitud/altura de descenso mínima.		

Cuadro 1. Mínimos de planificación para un aeródromo alternativo en ruta ETOPS

Tipo de aproximación	Mínimos de planificación
Aproximación de precisión	DA/H + 200 pies RVR/VIS + 800 m (*)
Aproximación no de precisión Aproximación en circuito	MDA/H + 400 pies (*) RVR/VIS + 1 500 m

(*) VIS: visibilidad; MDA/H: altitud/altura de descenso mínima.

A06-02 **B1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.355 Gestión de datos electrónicos de navegación** a) El operador solo utilizará productos de datos electrónicos de navegación que soporten una aplicación de navegación que cumpla los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. b) Si los productos de datos electrónicos de navegación soportan una aplicación de navegación necesaria para una operación para la que el anexo V (parte SPA) requiere una autorización, el operador demostrará ante la autoridad competente que el proceso aplicado y los productos emitidos cumplen los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. c) El operador supervisará permanentemente la integridad tanto del proceso, como de los productos, bien directamente o a través de la monitorización de la conformidad de los terceros proveedores. d) El operador garantizará la distribución e inserción apropiada de los datos electrónicos de navegación actuales y sin alterar para todos los aviones que lo requieran.	Cartas de ruta requeridas y base de datos de navegación desactualizadas	Detallar la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 12) las cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para la ruta de vuelo propuesta y todas las rutas por las que razonablemente cabría pensar que el vuelo pudiera desviarse;		
A06-03 **B1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 12) las cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para la ruta de vuelo propuesta y todas las rutas por las que razonablemente cabría pensar que el vuelo pudiera desviarse;	Cartas de navegación requeridas (no de ruta) desactualizadas	Detallar la situación observada.

A06-04	I	3	**ANEXO 6 OACI**	**A6-I-7.4.2.** El explotador implantará procedimientos que aseguren la distribución e inserción oportuna de datos electrónicos de navegación actualizados e inalterados a todas las aeronaves que los necesiten.	Base de datos de navegación sin actualizar, dentro de límites pero no reconocida como tal (procedimientos operacionales establecidos no aplicados)	Detallar la situación observada.
			ANEXO 15 OACI	**A15-6.1.1.** La información relativa a la. circunstancias mencionadas en la Parte 1, Apéndice 4, se distribuirá mediante el sistema reglamentado (AIRAC), es decir, basando el establecimiento, suspensión o cambios importantes en una serie de fechas comunes de entrada en vigor a intervalos de 28 días, comprendido el 29 de enero de 1998 . La información notificada no se modificará de nuevo por lo menos hasta 28 días después de la fecha de entrada en vigor, a menos que la circunstancia notificada sea de carácter temporal y no subsista por todo el periodo.		
B1	E		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.355 Gestión de datos electrónicos de navegación** a) El operador solo utilizará productos de datos electrónicos de navegación que soporten una aplicación de navegación que cumpla los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. b) Si los productos de datos electrónicos de navegación soportan una aplicación de navegación necesaria para una operación para la que el anexo V (parte SPA) requiere una autorización, el operador demostrará ante la autoridad competente que el proceso aplicado y los productos emitidos cumplen los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. c) El operador supervisará permanentemente la integridad tanto del proceso, como de los productos, bien directamente o a través de la monitorización de la conformidad de los terceros proveedores. d) El operador garantizará la distribución e inserción apropiada de los datos electrónicos de navegación actuales y sin alterar para todos los aviones que lo requieran.		

A06-05 **B1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.135. Rutas y áreas de operación — General** a) El operador garantizará que solo se lleven a cabo operaciones en las rutas o áreas para las que: 1) se disponga de instalaciones y servicios de tierra, incluidos los servicios meteorológicos, adecuados para la operación prevista; 2) la performance de la aeronave sea adecuada para cumplir los requisitos de altitud mínima de vuelo; 3) el equipamiento de la aeronave cumpla los requisitos mínimos para esa operación, y 4) se disponga de mapas y cartas adecuadas. **CAT.OP.MPA.175. Preparación del vuelo** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: (...) 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; **CAT.IDE.A.355 Gestión de datos electrónicos de navegación** a) El operador solo utilizará productos de datos electrónicos de navegación que soporten una aplicación de navegación que cumpla los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. b) Si los productos de datos electrónicos de navegación soportan una aplicación de navegación necesaria para una operación para la que el anexo V (parte SPA) requiere una autorización, el operador demostrará ante la autoridad competente que el proceso aplicado y los productos emitidos cumplen los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. c) El operador supervisará permanentemente la integridad tanto del proceso, como de los productos, bien directamente o a través de la monitorización de la conformidad de los terceros proveedores. d) El operador garantizará la distribución e inserción apropiada de los datos electrónicos de navegación actuales y sin alterar para todos los aviones que lo requieran.	Base de datos de navegación no apta para el servicio, fuera de límites de despacho	Indicar los requisitos incumplidos.

A06-06 B1	I	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.355 Gestión de datos electrónicos de navegación** a) El operador solo utilizará productos de datos electrónicos de navegación que soporten una aplicación de navegación que cumpla los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. b) Si los productos de datos electrónicos de navegación soportan una aplicación de navegación necesaria para una operación para la que el anexo V (parte SPA) requiere una autorización, el operador demostrará ante la autoridad competente que el proceso aplicado y los productos emitidos cumplen los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. c) El operador supervisará permanentemente la integridad tanto del proceso, como de los productos, bien directamente o a través de la monitorización de la conformidad de los terceros proveedores. d) El operador garantizará la distribución e inserción apropiada de los datos electrónicos de navegación actuales y sin alterar para todos los aviones que lo requieran.	Base de datos de navegación con rutas/procedimientos/puntos de paso (waypoints)/puntos de notificación (reporting points) incorrectos, perteneciendo al vuelo realizado o que se desee realizar	Indicar los requisitos incumplidos.
A06-07	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.135. Rutas y áreas de operación — General** a) El operador garantizará que solo se lleven a cabo operaciones en las rutas o áreas para las que: 1) se disponga de instalaciones y servicios de tierra, incluidos los servicios meteorológicos, adecuados para la operación prevista; 2) la performance de la aeronave sea adecuada para cumplir los requisitos de altitud mínima de vuelo; 3) el equipamiento de la aeronave cumpla los requisitos mínimos para esa operación, y 4) se disponga de mapas y cartas adecuadas.	Cartas de ruta requeridas desactualizadas, pero base de datos de navegación actualizada	Indicar que cartas están sin actualizar y desde cuando (ciclo AIRAC).
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175. Preparación del vuelo** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: (...) 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; **CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo**		

B1				a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 12) las cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para la ruta de vuelo propuesta y todas las rutas por las que razonablemente cabría pensar que el vuelo pudiera desviarse;		
A06-08	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.355 Gestión de datos electrónicos de navegación** a) El operador solo utilizará productos de datos electrónicos de navegación que soporten una aplicación de navegación que cumpla los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. b) Si los productos de datos electrónicos de navegación soportan una aplicación de navegación necesaria para una operación para la que el anexo V (parte SPA) requiere una autorización, el operador demostrará ante la autoridad competente que el proceso aplicado y los productos emitidos cumplen los estándares de integridad adecuados para el uso previsto de los datos. c) El operador supervisará permanentemente la integridad tanto del proceso, como de los productos, bien directamente o a través de la monitorización de la conformidad de los terceros proveedores. d) El operador garantizará la distribución e inserción apropiada de los datos electrónicos de navegación actuales y sin alterar para todos los aviones que lo requieran.	Varios juegos de cartas instrumentales requeridas para el vuelo se encuentran en cabina, de las cuales una, no en uso, se encuentra desactualizada	Indicar qué cartas están sin actualizar y desde cuando (ciclo AIRAC).
B1			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175. Preparación del vuelo** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: (...) 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; **CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 12) las cartas aeronáuticas actualizadas y adecuadas para la ruta de vuelo propuesta y todas las rutas por las que razonablemente cabría pensar que el vuelo pudiera desviarse;		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A07	**Lista de Equipo Mínimo (MEL)**	Comprobar: - Está a bordo, aprobada y actualizada, sin embargo no hay obligación de que la MEL incluya la aprobación por parte de AESA de la misma, ni siquiera de que dicha aprobación se encuentre a bordo. - Según ORO.MLR.105 (b), la MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. - Según ORO.MLR.105 (b), en la MEL figurará el estado de revisión de la MMEL en la que se basa la MEL y el estado de revisión de MEL. Si se comprueba que la MEL no incorpora la última revisión de la MMEL, se indicará como un comentario, y no como una constatación. - Cada vez más operadores no llevan la MEL a bordo pero pueden descargarla mediante un enlace de datos, lo que es aceptable. - La MEL no es menos restrictiva que la MMEL. **Nota**: Comprobar la revisión de la MEL podría no ser suficiente, pues en el caso de que la última revisión de la MMEL incluya condiciones menos restrictivas, la MEL podría no tener que ser actualizada. Si ocurre esto, además de no ser razón suficiente para anotar una constatación, debería ser tratado en el seguimiento posterior de la inspección. **Nota:** Lleva cierto tiempo incorporar unos requerimientos más restrictivos en una nueva edición de la MMEL. Los inspectores deberían considerar por lo menos un intervalo de tiempo de 9 meses (90 días , según R.D. 1762/2007 (actualizado en algunos puntos en R.D. 750/2014), a partir de la fecha de aprobación de la revisión, para solicitar la aprobación de las listas MEL revisadas, aunque pueden requerirse plazos más breves para llevar a cabo revisiones relacionadas con la seguridad, más 6 meses de plazo de resolución y notificación) entre la fecha de publicación de la MMEL y la de revisión de la MEL. - El contenido de la MEL refleja el equipamiento real instalado de la aeronave, y tiene en cuenta las aprobaciones especiales de las especificaciones operacionales. - La MEL contiene los procedimientos de Mantenimiento (M) y Operaciones (O). - La MEL está particularizada para cada matrícula de avión. Más en concreto, la MEL no debe hacer referencia a ninguna legislación o documentación aeronáutica general (textos como " As requided by regulations" o similares), sino mencionar el número requerido e instalado de los elementos que describe, y las acciones necesarias para mantener un nivel mínimo requerido de seguridad operacional. **Nota:** el número de elementos instalados para ciertos sistemas de la cabina de pasajeros podría faltar, teniendo en cuenta que la MEL reflejaría unos medios alternativos de control. - Los diferidos (si los hubiera) están de acuerdo con lo indicado en la MEL. - En aeronaves cargueras, que la MEL se corresponde a la configuración de carga.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A07-01 B6	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación; 16) la MEL;	MEL no disponible.	Detallar la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.105. Equipo mínimo para el vuelo** Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: a) el avión opere de conformidad con la MEL del operador, o b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		
A07-02 B6	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.180. Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación; 16) la MEL;	Hay defectos diferidos sin estar la MEL a bordo.	Detallar la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.105. Equipo mínimo para el vuelo** Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: a) el avión opere de conformidad con la MEL del operador, o b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		

A07-03 B6	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. **ARO.OPS.205 Aprobación de la lista de equipos mínimos** c) La autoridad competente aprobará, a título individual, la explotación de una aeronave al margen de las restricciones del MEL pero dentro de las restricciones incluidas en la lista de equipos mínimos maestra (MMEL), si el operador demuestra el cumplimiento de las condiciones especificadas en ORO.MLR.105 y la autoridad competente las verifica.	Se ha usado la MMEL para diferir en lugar de la MEL.	Detallar la situación observada.
A07-04	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable.	La MEL no incluye la matrícula de la aeronave inspeccionada, con existencia de defectos diferidos abiertos	Detallar la situación observada.

B6	N		**RD 1762/2007 (modif por Real Decreto 750/2014)**	1. Obligatoriamente para cada aeronave destinada al transporte aéreo comercial y potestativamente para cada una de las destinadas a trabajos aéreos, el operador establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) que deberá ser aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta lista estará basada, y no será menos restrictiva, en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que le corresponda aprobada o aceptada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. 2. En el caso de que se disponga de una Lista de Equipo Mínimo (MEL), el operador no operará una aeronave si no es de acuerdo con lo establecido en la lista de equipo mínimo (MEL) y en los procedimientos asociados a la misma, recogidos en el anexo, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea le conceda una exención según lo previsto en el artículo 9. Estas exenciones en ningún caso permitirán una operación fuera de las restricciones establecida en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		
A07-05 B6	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. (...) e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL;	La MEL es menos restrictiva que la MMEL (con defectos diferidos que afectan a esas menores restricciones)	Detallar la situación observada.

A07-06 **B6**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. (...) e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL;	Algunos puntos de la MEL no están particularizados, con existencia de defectos al respecto	Detallar la situación observada.
A07-07 **B6**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. (...) e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL;	Existen defectos diferidos que requieren algún procedimiento operacional (O) o de mantenimiento (M), y éstos últimos no se encuentran en la MEL	Detallar la situación observada.

A07-08	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable.	El contenido de la MEL no se adecua a la configuración o el equipamiento instalado en la aeronave o las especificaciones de sus operaciones	Detallar la situación observada.
B6	**N**		**RD 1762/2007 (modif por Real Decreto 750/2014)**	1. Obligatoriamente para cada aeronave destinada al transporte aéreo comercial y potestativamente para cada una de las destinadas a trabajos aéreos, el operador establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) que deberá ser aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta lista estará basada, y no será menos restrictiva, en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que le corresponda aprobada o aceptada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. 2. En el caso de que se disponga de una Lista de Equipo Mínimo (MEL), el operador no operará una aeronave si no es de acuerdo con lo establecido en la lista de equipo mínimo (MEL) y en los procedimientos asociados a la misma, recogidos en el anexo, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea le conceda una exención según lo previsto en el artículo 9. Estas exenciones en ningún caso permitirán una operación fuera de las restricciones establecida en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		
A07-09	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable.	Algunos ítems de la MEL no están particularizados, pero no existen defectos al respecto	Detallar la situación observada.

B6	N		**RD 1762/2007 (modif por Real Decreto 750/2014)**	1. Obligatoriamente <u>para cada aeronave</u> destinada al transporte aéreo comercial y potestativamente para cada una de las destinadas a trabajos aéreos, el operador establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) que deberá ser aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta lista estará basada, y no será menos restrictiva, en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que le corresponda aprobada o aceptada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. 2. En el caso de que se disponga de una Lista de Equipo Mínimo (MEL), el operador no operará una aeronave si no es de acuerdo con lo establecido en la lista de equipo mínimo (MEL) y en los procedimientos asociados a la misma, recogidos en el anexo, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea le conceda una exención según lo previsto en el artículo 9. Estas exenciones en ningún caso permitirán una operación fuera de las restricciones establecida en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		
A07-10	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable.	Falta algún procedimiento operacional (O) o de mantenimiento (M) sin defectos diferidos en los que se requieren	Detallar la situación observada.
B6	N		**RD 1762/2007 (modif por Real Decreto 750/2014)**	1. Obligatoriamente <u>para cada aeronave</u> destinada al transporte aéreo comercial y potestativamente para cada una de las destinadas a trabajos aéreos, el operador establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) que deberá ser aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta lista estará basada, y no será menos restrictiva, en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que le corresponda aprobada o aceptada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. 2. En el caso de que se disponga de una Lista de Equipo Mínimo (MEL), el operador no operará una aeronave si no es de acuerdo con lo establecido en la lista de equipo mínimo (MEL) y en los procedimientos asociados a la misma, recogidos en el anexo, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea le conceda una exención según lo previsto en el artículo 9. Estas exenciones en ningún caso permitirán una operación fuera de las restricciones establecida en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		

A07-11 B6	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable.	La MEL no incluye la matrícula de la aeronave inspeccionada, sin existencia de diferidos abiertos	Detallar la situación observada.
	N		**RD 1762/2007 (modif por Real Decreto 750/2014)**	1. Obligatoriamente para cada aeronave destinada al transporte aéreo comercial y potestativamente para cada una de las destinadas a trabajos aéreos, el operador establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) que deberá ser aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta lista estará basada, y no será menos restrictiva, en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que le corresponda aprobada o aceptada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. 2. En el caso de que se disponga de una Lista de Equipo Mínimo (MEL), el operador no operará una aeronave si no es de acuerdo con lo establecido en la lista de equipo mínimo (MEL) y en los procedimientos asociados a la misma, recogidos en el anexo, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea le conceda una exención según lo previsto en el artículo 9. Estas exenciones en ningún caso permitirán una operación fuera de las restricciones establecida en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		
A07-12 B6	E	2	**CAT.GEN.MPA. 180**	**Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 15) las partes del manual de operaciones relativas a las funciones necesarias para que los miembros de la tripulación puedan ejercer sus funciones, y que estarán fácilmente al alcance de los miembros de la tripulación; 16) la MEL;	No se encuentra la MEL a bordo (sin defectos diferidos)	Detallar la situación observada.

A07-13	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable.	La MEL es menos restrictiva que la MMEL (con defectos diferidos que no afectan a esas restricciones)	Detallar la situación observada.
B6	**N**		**RD 1762/2007 (modif por Real Decreto 750/2014)**	1. Obligatoriamente <u>para cada aeronave</u> destinada al transporte aéreo comercial y potestativamente para cada una de las destinadas a trabajos aéreos, el operador establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) que deberá ser aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta lista estará basada, y no será menos restrictiva, en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que le corresponda aprobada o aceptada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. 2. En el caso de que se disponga de una Lista de Equipo Mínimo (MEL), el operador no operará una aeronave si no es de acuerdo con lo establecido en la lista de equipo mínimo (MEL) y en los procedimientos asociados a la misma, recogidos en el anexo, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea le conceda una exención según lo previsto en el artículo 9. Estas exenciones en ningún caso permitirán una operación fuera de las restricciones establecida en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		
A07-14	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable.	Existe MMEL en vez de MEL	Detallar la situación observada.

B6	N		RD 1762/2007 (modif por Real Decreto 750/2014)	1. Obligatoriamente para cada aeronave destinada al transporte aéreo comercial y potestativamente para cada una de las destinadas a trabajos aéreos, el operador establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) que deberá ser aprobada por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. Esta lista estará basada, y no será menos restrictiva, en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) que le corresponda aprobada o aceptada, en su caso, por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea. 2. En el caso de que se disponga de una Lista de Equipo Mínimo (MEL), el operador no operará una aeronave si no es de acuerdo con lo establecido en la lista de equipo mínimo (MEL) y en los procedimientos asociados a la misma, recogidos en el anexo, a menos que la Agencia Estatal de Seguridad Aérea le conceda una exención según lo previsto en el artículo 9. Estas exenciones en ningún caso permitirán una operación fuera de las restricciones establecida en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A08	**Certificado de Registro de Matrícula**	Comprobar: - Está a bordo el original, se corresponde con la aeronave, y es correcto. Si es una fotocopia compulsada por AESA o una copia firmada digitalmente, no se apuntará como constatación. - Debe estar traducido al inglés. - Coinciden los datos de la placa de identificación ignífuga con este Certificado. No obstante, la presencia y contenido de esa placa no tiene relevancia en la seguridad operacional, así que cualquier observación relacionada con ella debería ser apuntada como constatación de categoría G. En el REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 se hace referencia al "original o copia". Esa copia se refiere a una copia compulsada por la Autoridad, AESA, o una copia firmada digitalmente. Se acepta el certificado en formato papel o incluso digital, si contiene una firma digital (código o similar) que permita comprobar que sea un documento oficial y válido. En el caso de una aeronave que esté matriculada en un país distinto a España, aunque OACI exige un determinado formato para este certificado, sólo se escribiré una constatación de categoría G en el caso de que el formato sea distinto, pero el contenido cumpla con los requerimientos internacionales. Si el Certificado de Registro no estaba a bordo durante la inspección, se hará constar como constatación de categoría 2, pero si durante la inspección es posible recabar evidencias de que el Certificado existe y es válido, esa constatación será de categoría 1.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A08-01 **B1**	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: 1) el manual de operaciones de la aeronave (AFM), o documentos equivalentes; 2) el original del certificado de matrícula;	No está a bordo el original del Certificado de Registro de Matrícula o no puede encontrarlo la tripulación o es un certificado no válido	Detallar la situación observada.

A08-02 **B1**	**I**	**1**	**Anexo 7 OACI**	**7.2** Cuando los certificados de matrícula se expidan en un idioma que no sea el inglés, se incluirá una traducción a dicho idioma.	No hay traducción al inglés del Certificado de Registro	Detallar la situación observada.
A08-03 **B1**	E	1	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: 1) el manual de operaciones de la aeronave (AFM), o documentos equivalentes; 2) el original del certificado de matrícula;	Hay evidencias de un Certificado válido pero éste no se encontraba a bordo en el momento de la inspección	Detallar la situación observada.
A08-04 **B1**	**I**	**G**	**Anexo 7 OACI**		Formato del Certificado de Registro de Matrícula no sigue el formato del Anexo 7 de OACI	Detallar la situación observada.
A08-05	**I**	**G**	**Anexo 7 OACI**	**8. PLACA DE IDENTIFICACIÓN** Toda aeronave llevará una placa de identificación en la que aparecerán inscritas, por lo menos, su marca de nacionalidad, o su marca común, y la marca de matrícula. La placa en cuestión será de metal incombustible o de otro material incombustible que posea propiedades físicas adecuadas, y se fijará a la aeronave en lugar visible, cerca de la entrada principal o, en el caso de un globo libre no tripulado, se fijará, de modo que sea visible, en la parte exterior de la carga útil.	No se observa placa de identificación ignífuga o existe una disparidad de datos entre Certificado de Registro y placa de identificación	Detallar la situación observada.
B4	**E**		**Reglamento 748/2012**	**SUBPARTE Q — IDENTIFICACIÓN DE PRODUCTOS, COMPONENTES Y EQUIPOS** **21.A.801 Identificación de productos** a) La identificación de productos deberá incluir al menos la siguiente información: 1) el nombre del fabricante;		

				2) la designación del producto; 3) el número de serie del fabricante; 4) cualquier otra información que la Agencia considere pertinente. b) Cualquier persona física o jurídica que fabrique una aeronave o un motor de aeronave en virtud de la subparte G o la subparte F deberá identificar esa aeronave o motor por medio de una placa ignífuga que tenga la información especificada en la letra a) marcada en ella por medio de grabado químico, troquelado, estampado u otro método homologado de marcado ignífugo. La placa de identificación deberá fijarse de tal manera que sea accesible y legible y que no sea probable que se vuelva ilegible o se desprenda durante el servicio normal, o se pierda o resulte destruida en un accidente.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A09	Certificado de Ruido	Comprobar: - Se encuentra a bordo (original, copia compulsada por AESA o copia firmada digitalmente), se corresponde con la aeronave, y el contenido está de acuerdo con los requerimientos. Comprobar que pesos y número de serie corresponden con los indicados en el certificado de registro. - Está traducido al idioma inglés. En el REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 se hace referencia al "original o copia". Esa copia se refiere a una copia compulsada por la Autoridad, AESA, o una copia firmada digitalmente. Se acepta el certificado en formato papel o incluso digital, si contiene una firma digital (código o similar) que permita comprobar que sea un documento oficial y válido. En el caso de una aeronave que esté matriculada en un país distinto a España pero ese país pertenezca a EASA, deberá usar el formulario EASA 45. En el caso de una aeronave que esté matriculada en un país distinto a España y ese país no pertenezca a EASA, los datos del certificado de ruido podrían estar incluidos en otros documentos, como el Aircraft Flight Manual (AFM) o el Certificado de Aeronavegabilidad (caso de Estados Unidos y China, por ejemplo). En cualquiera de estos dos casos, se podrá elegir la constatación A09-03.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A09-01 B1	E	1	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: 1) el manual de operaciones de la aeronave (AFM), o documentos equivalentes; 2) el original del certificado de matrícula; 3) el original del certificado de aeronavegabilidad (CofA); 4) el certificado de niveles de ruido, incluida su traducción al inglés, si la ha proporcionado la autoridad responsable de su expedición;	No está a bordo el original o copia del Certificado de ruido, la tripulación no ha podido encontrarlo o tiene datos inexactos	Detallar la situación observada.
	I		**Anexo 16 OACI-I-II-1.5**	Los documentos acreditativos de la homologación en cuanto al ruido de una aeronave contendrán, como mínimo, los datos siguientes: a) Estado de matrícula; marcas de nacionalidad y de matrícula; b) número de serie dado por el constructor de la aeronave;		

				c) designación de tipo y modelo que haya dado el constructor; tipo y modelo de motor; tipo y modelo de hélice (si correspondiere); d) declaración de toda modificación incorporada con objeto de satisfacer las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido; e) la masa máxima de la aeronave respecto a la cual se haya demostrado que cumple con las normas aplicables de homologación en cuanto al ruido; f) en el caso de aviones para los cuales se haya presentado la solicitud de certificación del prototipo el 6 de octubre de 1977 o después de esa fecha, y en el caso de helicópteros para los cuales se haya presentado la solicitud de certificación del prototipo el 1 de enero de 1985 o después de esa fecha:		
A09-02 **B1**	**I**	**1**	**Anexo 6 OACI-I. 6.13**	Todo avión llevará un documento que acredite la homologación por concepto de ruido. Cuando ese documento, o una declaración apropiada que atestigüe la homologación en cuanto al ruido, contenida en otro documento aprobado por el Estado de matrícula, se expida en un idioma distinto del inglés, se incluirá una traducción al inglés.	El certificado de ruido no está traducido a idioma inglés	Detallar la situación observada.
A09-03 **B1**	**I**	**G**	**REGLAMENTO (UE) Nº 748/2012**	**21.B.425 Emisión de certificados de niveles de ruido** La autoridad competente del Estado miembro de matrícula deberá, según corresponda, emitir o modificar un certificado de niveles de ruido (formulario EASA 45, véase el Apéndice VII), sin una demora excesiva, cuando considere que se han cumplido los requisitos aplicables de la subparte I de la sección A.	Formato del Certificado de Registro de Matrícula no sigue el formato de EASA	Detallar la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A10	**Certificado de Operador Aéreo**	Comprobar: - Se encuentra a bordo (original, copia compulsada por AESA o copia firmada digitalmente), está en vigor y-traducido al inglés. - La aeronave se halla en el listado de matrículas. - El AOC permite las operaciones que esté desarrollando la aeronave. - Códigos de las columnas de Tipo de Operación, Áreas de Operación, y Autorizaciones Especiales ((B/P)RNAV, RVSM, MNPS, ETOPS, mercancías peligrosas) - Limitaciones del AOC para la aeronave concreta. - Comprobar que se encuentra a bordo las aprobaciones correspondientes a cada operación especial para la aeronave. - Si no se encontraran a bordo el AOC y/o especificaciones operacionales durante la inspección, se escribirá una constatación de categoría 3, pudiendo despegar el avión como vuelo de aviación general no comercial. Si antes de terminar la inspección se recibieran evidencias de que el documento existe y es válido, la constatación sería de categoría 1 (A10-06). En el REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 se hace referencia al "original o copia". Esa copia se refiere a una copia compulsada por la Autoridad, AESA, o una copia firmada digitalmente. Se acepta el certificado en formato papel o incluso digital, si contiene una firma digital (código o similar) que permita comprobar que sea un documento oficial y válido.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A10-01 **B1**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: 1) el manual de operaciones de la aeronave (AFM), o documentos equivalentes; 2) el original del certificado de matrícula; 3) el original del certificado de aeronavegabilidad (CofA); 4) el certificado de niveles de ruido, incluida su traducción al inglés, si la ha proporcionado la autoridad responsable de su expedición; 5) una copia compulsada del certificado de operador aéreo (AOC);	No está a bordo la copia ni el original del AOC o no pueden ser mostrados por la tripulación	Detallar la situación observada.

A10-02 **B1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ARO.OPS.100** Expedición del certificado de operador aéreo a) La autoridad competente expedirá el certificado de operador aéreo (AOC) cuando considere que el explotador ha acreditado debidamente el cumplimiento de los elementos requeridos en ORO.AOC.100. b) El certificado incluirá las especificaciones de las operaciones asociadas.	Operaciones de transporte aéreo comercial sin disponer de AOC válido	Detallar la situación observada.
A10-03 **B1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ARO.OPS.100** Expedición del certificado de operador aéreo a) La autoridad competente expedirá el certificado de operador aéreo (AOC) cuando considere que el explotador ha acreditado debidamente el cumplimiento de los elementos requeridos en ORO.AOC.100. b) El certificado incluirá las especificaciones de las operaciones asociadas. **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo** a) Se determinará un plan operacional de vuelo para cada vuelo previsto basándose en las performance de la aeronave, otras limitaciones operativas y las condiciones previstas en la ruta que haya de seguirse, así como en los aeródromos o lugares de operación afectados. b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; **SPA.GEN.110 Privilegios de un operador titular de una aprobación específica.** El ámbito de la actividad que el operador titular de un certificado de operador aéreo (AOC) está autorizado a desarrollar se documentará y especificará en las especificaciones de operaciones del AOC.	Hay evidencias de que la aeronave realizó o tiene previsto realizar un tipo de operación no autorizada en sus especificaciones operacionales	Especificar autorizaciones: BRNAV, RVSM, CAT II/III, MNPS, ETOPS.
A10-04 **B1**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ARO.GEN.310 Procedimiento inicial de certificación — Organizaciones** b) Una vez verificada la conformidad de la organización con los requisitos aplicables, la autoridad competente expedirá el/los certificado(s), de acuerdo con lo establecido en los apéndices I y II. El certificado emitido tendrá una vigencia ilimitada. Los privilegios y el ámbito de actividad que la organización estará autorizada a desarrollar se especificarán en las condiciones de la aprobación adjuntas al certificado.	Información en las Especificaciones Operacionales no está de acuerdo con la Parte ARO, Apéndice II	Detallar la situación observada.

A10-05 B1	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**ARO.GEN.310 Procedimiento inicial de certificación — Organizaciones** b) Una vez verificada la conformidad de la organización con los requisitos aplicables, la autoridad competente expedirá el/los certificado(s), de acuerdo con lo establecido en los apéndices I y II. El certificado emitido tendrá una vigencia ilimitada. Los privilegios y el ámbito de actividad que la organización estará autorizada a desarrollar se especificarán en las condiciones de la aprobación adjuntas al certificado.	Información en AOC incorrecta	Detallar la situación observada.
A10-06 B1	E	1	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: 1) el manual de operaciones de la aeronave (AFM), o documentos equivalentes; 2) el original del certificado de matrícula; 3) el original del certificado de aeronavegabilidad (CofA); 4) el certificado de niveles de ruido, incluida su traducción al inglés, si la ha proporcionado la autoridad responsable de su expedición; 5) una copia compulsada del certificado de operador aéreo (AOC);	Durante la inspección no se encontraba a bordo original o copia del AOC y/o especificaciones operacionales, aunque antes del final de la misma se demostró que existía y era válido	Detallar la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A11	**Licencia de radio de la aeronave**	Comprobar: - Se encuentra a bordo (original, copia compulsada por AESA o copia firmada digitalmente). - Se encuentra en vigor. - Su contenido se corresponde con los equipos instalados. Comprobar el indicativo (call sign). En el REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 se hace referencia al "original o copia". Esa copia se refiere a una copia compulsada por la Autoridad, AESA, o una copia firmada digitalmente. Se acepta el certificado en formato papel o incluso digital, si contiene una firma digital (código o similar) que permita comprobar que sea un documento oficial y válido.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A11-01 **B1**	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 7) el original de la licencia de radio de la aeronave, si procede;	La licencia de radio de la aeronave no está a bordo o no puede ser mostrada por la tripulación	Detallar la situación observada.
A11-02	E	1	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 7) el original de la licencia de radio de la aeronave, si procede;	La licencia de radio de la aeronave no se corresponde con el equipo instalado (información incorrecta)	Detallar la situación observada.

B1	I		**Convenio de Chicago**	**Artículo 30.- Equipo de radio de las aeronaves** Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que este matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuele la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado. Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.		
A11-03 **B1**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 7) el original de la licencia de radio de la aeronave, si procede;	La licencia de radio de la aeronave está emitida, pero no estaba a bordo en el momento de la inspección	Detallar la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A12	**Certificado de aeronavegabilidad**	Comprobar: - Está a bordo (original, copia compulsada por AESA o copia firmada digitalmente). - Es válido. - Se corresponde con la aeronave. - Está traducido al idioma inglés. - Los países miembros de EASA no detallan una fecha de validez en el CdA, sino que se incluye un documento aparte en el que se indica, el Airworthiness Review Certificate (ARC). En el REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 se hace referencia al "original o copia". Esa copia se refiere a una copia compulsada por la Autoridad, AESA, o una copia firmada digitalmente. Se acepta el certificado en formato papel o incluso digital, si contiene una firma digital (código o similar) que permita comprobar que sea un documento oficial y válido. **ARC:** Certificado de Revisión de aeronavegabilidad. **CdA:** Certificado de aeronavegabilidad.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A12-01	I	3	**DOC 7300. CONVENIO CHICAGO**	**Articulo 39. Anotaciones en los certificados y licencias.** a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma. (...) **Articulo 40. Validez de los certificados y licencias con anotaciones.** Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La	CdA con anotaciones sin permiso para la navegación por parte de España	Aplicable a aeronaves de matrícula extranjera. Detallar la situación observada

B1				matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquel en el que se certificaron originariamente, quedara a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.		
A12-02 **B1**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 748/2012**	**21.B.325 Emisión de certificados de aeronavegabilidad.** a) La autoridad competente del Estado miembro de matrícula expedirá un certificado de aeronavegabilidad (formulario EASA 25, véase el apéndice VI) o lo modificará, sin dilación indebida, cuando considere que se cumplen los requisitos del punto 21.B.326 y los requisitos aplicables de la sección A de la subparte H del presente anexo I (parte 21). b) La autoridad competente del Estado miembro de matrícula expedirá un certificado restringido de aeronavegabilidad (formulario EASA 24, véase el apéndice V) o lo modificará, sin dilación indebida, cuando considere que se cumplen los requisitos del punto 21.B.327 y los requisitos aplicables de la sección A de la subparte H del presente anexo I (parte 21).	CdA no expedido (y/o ARC si aplica) por el Estado de registro de la aeronave	Aplicable a aeronaves de matrícula extranjera. Detallar la situación observada
A12-03 **B1**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 3) el original del certificado de aeronavegabilidad (CofA);	El original o copia certificada del Certificado de aeronavegabilidad no está a bordo o no pudo ser presentado por parte de la tripulación	Detallar la situación observada
A12-04 **B1**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 3) el original del certificado de aeronavegabilidad (CofA);	Certificado de Revisión de aeronavegabilidad (ARC) de la aeronave caducado	Detallar la situación observada

A12-05 **B1**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 748/2012**	Apéndices. Si los formularios de este texto se publican en una lengua distinta del inglés, deberán incluir una traducción al inglés.	No hay traducción al inglés del CdA	Aplicable a aeronaves de matrícula extranjera. Detallar la situación observada
A12-06 **B1**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 3) el original del certificado de aeronavegabilidad (CofA);	El original o copia certificada del CdA no está bordo, pero se recibieron evidencias de que cuando se realizaba la inspección, existía un CdA válido	Detallar la situación observada
A12-07 **B1**	**E**	**G**	**REGLAMENTO (UE) Nº 748/2012**	**Artículo 2. Certificación de productos, componentes y equipos.** 1. Los productos, componentes y equipos deberán certificarse según se especifica en el anexo I (parte 21). 2. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, las aeronaves, incluido cualquier producto, componente o equipo instalado en las mismas, que no estén matriculadas en un Estado miembro estarán exentas del cumplimiento de las disposiciones recogidas en el anexo I (parte 21), subpartes H e I. También estarán exentas de las disposiciones del anexo I (parte 21), subparte P, excepto cuando un Estado miembro prescriba marcas de identificación de aeronave.	El formato del CdA no está de acuerdo al Reglamento 748/2012	Aplicable a aeronaves de matrícula extranjera. Detallar la situación observada

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A13	**Preparación del vuelo**	Comprobar: - El Plan de Vuelo Operacional se encuentra a bordo y se ajusta a la operación real. **Nota:** Los aeropuertos alternativos no tienen por qué aparecer siempre en el plan de vuelo ATC. - El sistema para rellenar los documentos es adecuado (reteniendo aquellos documentos relevantes para la preparación del vuelo) - El operador ha seleccionado aeropuertos alternativos adecuados. - Están realizados los cálculos de combustible y el seguimiento de consumo del vuelo entrante. **Nota:** En el caso de que exista más combustible a bordo del calculado, pero este hecho haya sido tenido en cuenta en los cálculos de actuaciones y carga y centrado, no debería anotarse como constatación. Si no han sido tenidos en cuenta, se deberá anotar una constatación en el cálculo de las actuaciones o en carga y centrado. - En el cálculo de combustible se incluye la posible replanificación en vuelo y el fallo de motor. - En el plan de vuelo ATS se indican las operaciones especiales necesarias (ETOPS, LVTO, CATII/III, MNPS, BRNAV, RVSM, RNP 10) verificando que el operador y la aeronave están aprobados para dichas operaciones, cumpliéndose todos los requisitos. (Ver códigos de operaciones en A13-16). - La información meteorológica está disponible y actualizada. El Anexo 6 de OACI requiere que, para un vuelo IFR, la información meteorológica haya sido comprobada antes del vuelo, pero no tiene por qué estar a bordo. Por lo tanto, se aceptará la disponibilidad de esa información por medio de ACARS, en vez de en papel, suponiendo que existan los procedimientos adecuados en el Manual de Operaciones de la Compañía para ello. - La tripulación ha verificado que la previsión meteorológica en el aeródromo de destino o alternativos está por encima de los mínimos. - La tripulación de vuelo ha revisado los NOTAMS y/o los boletines de información prevuelo (incluyendo aquellos de los aeródromos alternativos). **Nota:** El Anexo 6 de OACI, A6-I-4.1.1 obliga al operador o la tripulación a conocer la disponibilidad de instalaciones o servicios terrestres o marítimos disponibles y requeridos necesariamente durante ese vuelo (habitualmente publicada en los NOTAMS), para la seguridad del avión y protección de sus pasajeros, y que sean adecuados al tipo de operación de acuerdo con el cual haya de realizarse el vuelo y funcionen debidamente para este fin. En tanto en cuanto la tripulación conoce esa disponibilidad, no hay obligación de llevar a bordo los NOTAMS, y no se debería anotar ninguna constatación.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A13-01	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 21) el plan operacional de vuelo, en su caso; **CAT.OP.MPA.190 Presentación del plan de vuelo ATS** a) Si no se presenta un plan de vuelo ATS porque la reglamentación aeronáutica no lo exige, se entregará la información adecuada para permitir la activación de los servicios de alerta si fuera necesario. b) Si se opera desde un lugar en el que es imposible presentar un plan de vuelo ATS, este será transmitido lo antes posible tras el despegue por el comandante o el operador.	Sin evidencia de disponer de plan de vuelo operacional	Detallar situación observada.
			Reglamento (UE) nº 255/2010	**Artículo 7. Obligaciones generales de los operadores** 1. Cada vuelo previsto estará cubierto por un plan de vuelo único. El plan de vuelo presentado reflejará correctamente el perfil de vuelo previsto.		
B1	N		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**2.3.3.1.2. Se presentará un plan de vuelo antes de realizar:** a) cualquier vuelo IFR o parte del mismo; b) cualquier vuelo VFR o parte del mismo al que tenga que prestarse servicio de control de tránsito aéreo; c) cualquier vuelo VFR que requiera el suministro de servicios de información de vuelo, de alerta y de búsqueda y salvamento; d) cualquier vuelo VFR dentro de áreas designadas o a lo largo de rutas designadas, cuando así lo requiera la autoridad ATS competente para facilitar la coordinación con las dependencias militares o con las dependencias de los servicios de tránsito aéreo competentes en Estados adyacentes, a fin de evitar la posible necesidad de interceptación para fines de identificación; e) todo vuelo VFR a través de fronteras internacionales. f) cualquier vuelo VFR nocturno. Podrán constituir excepción a dicha regla: i) los vuelos militares en misiones tácticas o de defensa aérea, ii) los vuelos de búsqueda y salvamento en misiones de urgencia y iii) los vuelos expresamente autorizados por la autoridad competente.		

A13-02 **B1**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.150 Normas de abastecimiento de combustible** **a)** El operador establecerá unas normas de abastecimiento de combustible a los efectos de la planificación del vuelo y la replanificación en vuelo, a fin de garantizar que cada vuelo lleva suficiente combustible para la operación prevista y reservas para cubrir las desviaciones respecto de la misma. Las normas de abastecimiento de combustible y cualquier cambio de las mismas requieren una aprobación previa por parte de la autoridad competente. **b)** El operador garantizará que la planificación de los vuelos se base, como mínimo: 1) en los procedimientos contenidos en el manual de operaciones y: i) los datos obtenidos de la información facilitada por el fabricante de la aeronave, o ii) los datos específicos actualizados de la aeronave obtenidos mediante un sistema de control del consumo de combustible, y 2) las condiciones operacionales bajo las que se realizará el vuelo, con inclusión de lo siguiente: i) datos de consumo de combustible de la aeronave, ii) masas previstas, iii) condiciones meteorológicas previstas, y iv) procedimientos y restricciones de los proveedores de servicios de navegación aérea. **c)** El operador garantizará que en el cálculo prevuelo del combustible utilizable necesario para un vuelo se incluya: 1) combustible para el rodaje; 2) combustible para el vuelo; 3) combustible de reserva, formado por: i) combustible para contingencias, ii) combustible para destinos alternativos, si se requiere un aeródromo de alternativa de destino, iii) combustible de reserva final, y iv) combustible adicional, si lo requiere el tipo de operación, y 4) combustible extra, si el comandante así lo requiere. **d)** El operador garantizará que en el cálculo del combustible utilizable requerido durante los	Combustible a bordo menor que los mínimos requeridos	Detallar situación observada.

				procedimientos de replanificación en vuelo, cuando un vuelo deba dirigirse por una ruta o a un aeródromo de destino distintos de los previstos inicialmente, se incluya: 1) combustible para el trayecto que resta del vuelo, y 2) combustible de reserva, formado por: i) combustible para contingencias, ii) combustible para destinos alternativos, si se requiere un aeródromo de alternativa de destino, iii) combustible de reserva final, y iv) combustible adicional, si lo requiere el tipo de operación, y 3) combustible extra, si el comandante así lo requiere.		
A13-03 **B1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 17) avisos a los pilotos (NOTAM) y la documentación de instrucciones de los Servicios de información aeronáutica (AIS) apropiados;	Sin evidencia de disponer de NOTAM necesarios.	Detallar si se trata de origen, destino y/o alternativos.
A13-04 **B1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 18) información meteorológica adecuada;	Sin evidencia de disponer de predicciones meteorológicas necesarias.	Detallar si es en aeropuerto de destino o alternativo donde están por encima de los mínimos.
A13-05	**E**	**3**	**REGLAMENTO (CE) No 216/2008**	**Anexo IV. 2. Preparación del vuelo** 2.a.6. en los vuelos basados en reglas de vuelo visual, las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta de vuelo deben ser tales que permitan el cumplimiento de dichas normas de vuelo. <u>En los vuelos basados en reglas de vuelo instrumental se seleccionará un destino y, en su caso, uno o varios aeropuertos alternativos donde pueda aterrizar la aeronave</u>, teniendo en cuenta en particular las previsiones meteorológicas, la disponibilidad de servicios de navegación aérea, la disponibilidad de instalaciones en	Aeropuertos o aeródromos alternativos seleccionados menores que los requeridos o no	Detallar situación observada.

				tierra y los procedimientos de vuelo instrumental aprobados por el Estado en el que se encuentre el aeropuerto de destino o alternativo;	disponibles	
B1	N		REAL DECRETO 57/2002 (RCA)	**7.1.3.3.2. Aeródromos de alternativa.** En el plan operacional de vuelo se incluirá por lo menos un aeródromo de alternativa, y en el plan de vuelo cuando se requiera uno, a no ser que: a) la duración del vuelo y las condiciones meteorológicas prevalecientes sean tales que exista certidumbre razonable de que a la hora prevista de llegada al aeródromo de aterrizaje previsto y por un período razonable antes y después de esa hora, la aproximación y el aterrizaje pueden hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; o b) el aeródromo de aterrizaje previsto esté aislado y no se cuente con un aeródromo de alternativa adecuado.		
A13-06	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.150 Normas de abastecimiento de combustible** a) El operador establecerá unas normas de abastecimiento de combustible a los efectos de la planificación del vuelo y la replanificación en vuelo, a fin de garantizar que cada vuelo lleva suficiente combustible para la operación prevista y reservas para cubrir las desviaciones respecto de la misma. Las normas de abastecimiento de combustible y cualquier cambio de las mismas requieren una aprobación previa por parte de la autoridad competente.	Cálculos significativamente incorrectos o no disponibles de actuaciones y/o combustible	Detallar situación observada.
B1	N		REAL DECRETO 57/2002 (RCA)	**7.1.3.3.4. Reservas de combustible y aceite.** 7.1.3.3.4.1. Todos los aviones. No se iniciará ningún vuelo si, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y todo retraso que se prevea en vuelo, el avión no lleva suficiente combustible ni aceite para poder completar el vuelo sin peligro. Además se llevará una reserva para prever contingencias y para que el avión pueda llegar al aeródromo de alternativa cuando esté incluido en el plan de vuelo de conformidad con 7.1.3.3.2.		
A13-07 B1	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**SPA.ETOPS.110 aeródromo alternativo en ruta ETOPS** a) Un aeródromo alternativo en ruta ETOPS se considerará adecuado si, en el momento de uso previsto, el aeródromo está disponible y equipado con los servicios auxiliares necesarios, como servicios de tránsito aéreo (ATS), iluminación suficiente, comunicaciones, información meteorológica, ayudas a la navegación y servicios de emergencias y dispone por lo menos de un procedimientos de aproximación por instrumentos. b) Antes de efectuar un vuelo ETOPS, el operador se asegurará de que esté disponible un aeródromo alternativo en ruta ETOPS adecuado, dentro del umbral tiempo-distancia aprobado o de un umbral	Información sobre aeropuertos alternativos para operación ETOPS no disponible	Detallar situación observada.

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>tiempo-distancia basado en el estado de funcionamiento del avión, establecido en función de la MEL, ateniéndose a aquel de los dos tiempos que sea más breve.
c) El operador especificará en el plan de vuelo operativo y en el plan de vuelo ATS los aeródromos alternativos en ruta ETOPS exigidos.</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>A13-08

B1</td><td>E</td><td>3</td><td>REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012</td><td>SPA.ETOPS.115 Mínimos de planificación del aeródromo alternativo en ruta ETOPS
a) El operador solo seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo en ruta ETOPS si los informes o previsiones meteorológicos apropiados, o cualquier combinación de los mismos, indica que, entre el momento previsto del aterrizaje hasta 1 hora pasado el último momento posible del aterrizaje, existirán condiciones igual o mejores que los mínimos de planificación calculados al añadir los límites adicionales del cuadro 1.
b) El operador incluirá en el manual de operaciones el método para determinar los mínimos operativos en el aeródromo alternativo en ruta ETOPS planificado.
Cuadro 1. Mínimos de planificación para un aeródromo alternativo en ruta ETOPS
<table>
<tr><td>Tipo de aproximación</td><td>Mínimos de planificación</td></tr>
<tr><td>Aproximación de precisión</td><td>DA/H + 200 pies
RVR/VIS + 800 m (*)</td></tr>
<tr><td>Aproximación no de precisión
Aproximación en circuito</td><td>MDA/H + 400 pies (*)
RVR/VIS + 1 500 m</td></tr>
<tr><td colspan="2">(*) VIS: visibilidad; MDA/H: altitud/altura de descenso mínima.</td></tr>
</table></td><td>Información meteorológica de aeropuertos alternativos para operación ETOPS por debajo de mínimos de planificación del vuelo</td><td></td></tr>
<tr><td>A13-09

B1</td><td>E</td><td>3</td><td>REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012</td><td>CAT.OP.MPA.145 Establecimiento de altitudes mínimas de vuelo
a) El operador establecerá para todos los segmentos de ruta que se recorran:
1) altitudes mínimas de vuelo que proporcionan el margen vertical sobre el terreno requerido, teniendo en cuenta los requisitos de la subparte C, y
2) un método para que la tripulación de vuelo determine dichas altitudes.
b) El método empleado para establecer las altitudes mínimas de vuelo deberá estar aprobado por la autoridad competente.
c) Cuando las altitudes mínimas de vuelo establecidas por el operador y las de un Estado que se</td><td>Información meteorológica de aeropuertos alternativos para operación ETOPS por debajo de mínimos ETOPS</td><td>Detallar situación observada.</td></tr>
</table>

<table>
<tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td>sobrevuele difieran, se aplicarán los valores más altos.
SPA.ETOPS.115 Mínimos de planificación del aeródromo alternativo en ruta ETOPS
a) El operador solo seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo en ruta ETOPS si los informes o previsiones meteorológicos apropiados, o cualquier combinación de los mismos, indica que, entre el momento previsto del aterrizaje hasta 1 hora pasado el último momento posible del aterrizaje, existirán condiciones igual o mejores que los mínimos de planificación calculados al añadir los límites adicionales del cuadro 1.
b) El operador incluirá en el manual de operaciones el método para determinar los mínimos operativos en el aeródromo alternativo en ruta ETOPS planificado.
Cuadro 1. Mínimos de planificación para un aeródromo alternativo en ruta ETOPS
<table><tr><td>Tipo de aproximación</td><td>Mínimos de planificación</td></tr><tr><td>Aproximación de precisión</td><td>DA/H + 200 pies
RVR/VIS + 800 m (*)</td></tr><tr><td>Aproximación no de precisión
Aproximación en circuito</td><td>MDA/H + 400 pies (*)
RVR/VIS + 1 500 m</td></tr><tr><td colspan="2">(*) VIS: visibilidad; MDA/H: altitud/altura de descenso mínima.</td></tr></table></td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>A13-10</td><td>E</td><td>3</td><td>REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012</td><td>CAT.OP.MPA.185 Mínimos de planificación para vuelos IFR — Aviones
a) Mínimos de planificación para aeródromo alternativo de despegue
El operador solo seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo de despegue cuando los informes o predicciones meteorológicos pertinentes indiquen que, durante el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada al aeródromo, las condiciones meteorológicas serán iguales o mejores a los mínimos de aterrizaje aplicables especificados de acuerdo con lo dispuesto en CAT.OP.MPA.110. Cuando las únicas aproximaciones disponibles sean aproximaciones de no precisión (NPA) o en circuito deberá tenerse en cuenta el techo de nubes. Deberá tenerse en cuenta cualquier limitación referente a las operaciones con un motor inoperativo.
b) Mínimos de planificación para un aeródromo de destino diferente a un aeródromo de destino aislado
El operador solo seleccionará el aeródromo de destino cuando:
1) los informes o predicciones meteorológicos pertinentes indiquen que durante el período comprendido</td><td>El vuelo despegó o continuó más allá del punto de replanificación en vuelo cuando la información meteorológica indicaba peores mínimos de aterrizaje que los planificados</td><td>Detallar situación observada, por ej. aeródromo alternativo en ruta por debajo de mínimos .</td></tr>
</table>

				entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada al aeródromo, las condiciones meteorológicas serán iguales o mejores que los mínimos de planificación aplicables de la siguiente forma: i) RVR/visibilidad (VIS) especificada de conformidad con lo dispuesto en CAT.OP.MPA.110, y ii) en caso de NPA u operación en circuito, el techo de nubes deberá estar a una altura igual o superior a la MDH, o 2) se seleccionan dos aeródromos de alternativa de destino.		
B1				**CAT.OP.MPA.245 Condiciones meteorológicas — Todas las aeronaves** a) En los vuelos IFR, el comandante solo: 1) iniciará el despegue, o 2) continuará más allá del punto desde el que se aplica un plan de vuelo ATS modificado en caso de replanificación en vuelo, cuando disponga de información que indique que las condiciones meteorológicas previstas en el momento de la llegada al aeródromo de destino o aeródromos alternativos son iguales o mejores que los mínimos de planificación. b) En vuelos IFR, el comandante solo continuará hasta el aeródromo de destino planificado si las últimas informaciones disponibles indican que, a la hora de llegada prevista, las condiciones meteorológicas en destino o, al menos, en uno de los aeródromos de alternativa de destino, son iguales o mejores que los mínimos operativos aplicables del aeródromo. c) En vuelos VFR, el comandante solo iniciará el despegue cuando los informes o predicciones meteorológicas apropiadas indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta que vaya a recorrerse en VFR serán, en el momento apropiado, iguales o mejores que los límites VFR establecidos.		
				CAT.OP.MPA.180 Selección de aeródromos — Aviones b) El operador deberá seleccionar como mínimo un aeródromo de alternativa de destino para cada vuelo bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que el aeródromo de destino sea un aeródromo aislado o: 1) la duración prevista del vuelo entre el despegue y el aterrizaje, o en el caso de replanificación en vuelo de conformidad con lo dispuesto en CAT.OP.MPA.150 d), el tiempo de vuelo restante al destino no exceda de 6 horas, y 2) en el aeródromo de destino se disponga de dos pistas separadas y en condiciones de ser utilizadas, y los informes o predicciones meteorológicos correspondientes al aeródromo de destino indiquen que, en el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada al		

				aeródromo de destino, el techo de nubes estará situado como mínimo a 2 000 pies o a la altura de circuito más 500 pies, si esta altura es la mayor, y la visibilidad en tierra será de 5 km como mínimo. c) El operador deberá seleccionar dos aeródromos de alternativa de destino: 1) cuando los informes o predicciones meteorológicos pertinentes para el aeródromo de destino indiquen que durante el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada, las condiciones meteorológicas estarán por debajo de los mínimos de planificación aplicables, o 2) cuando no se disponga de información meteorológica. d) El operador especificará en el plan operacional de vuelo los aeródromos de alternativa exigidos.		
	N		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.3.3. Condiciones meteorológicas.** 7.1.3.3.3.2. No se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos a menos que la información meteorológica disponible indique que las condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje propuesto o al menos en uno de alternativa serán, a la hora prevista de llegada, iguales o superiores a las mínimas meteorológicas. 7.1.3.3.3.3. No se iniciará ningún vuelo que tenga que realizarse en condiciones de formación de hielo, conocidas o previstas, a no ser que el avión esté debidamente equipado para hacer frente a tales condiciones.		
A13-11	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.180 Selección de aeródromos — Aviones** b) El operador deberá seleccionar como mínimo un aeródromo de alternativa de destino para cada vuelo bajo reglas de vuelo por instrumentos (IFR) a menos que el aeródromo de destino sea un aeródromo aislado o: 1) la duración prevista del vuelo entre el despegue y el aterrizaje, o en el caso de replanificación en vuelo de conformidad con lo dispuesto en CAT.OP.MPA.150 d), el tiempo de vuelo restante al destino no exceda de 6 horas, y 2) en el aeródromo de destino se disponga de dos pistas separadas y en condiciones de ser utilizadas, y los informes o predicciones meteorológicos correspondientes al aeródromo de destino indiquen que, en el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada al aeródromo de destino, el techo de nubes estará situado como mínimo a 2 000 pies o a la altura de circuito más 500 pies, si esta altura es la mayor, y la visibilidad en tierra será de 5 km como mínimo. c) El operador deberá seleccionar dos aeródromos de alternativa de destino: 1) cuando los informes o predicciones meteorológicos pertinentes para el aeródromo de destino indiquen que durante el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de	El vuelo está planificado con información meteorológica que indica peores mínimos de aterrizaje que los planificados, y no estaba permitida la replanificación en vuelo	Detallar situación observada, por ej. aeródromo alternativo en ruta por debajo de mínimos .

				llegada, las condiciones meteorológicas estarán por debajo de los mínimos de planificación aplicables, o 2) cuando no se disponga de información meteorológica. d) El operador especificará en el plan operacional de vuelo los aeródromos de alternativa exigidos. **CAT.OP.MPA.185 Mínimos de planificación para vuelos IFR — Aviones** **a) Mínimos de planificación para aeródromo alternativo de despegue** El operador solo seleccionará un aeródromo como aeródromo alternativo de despegue cuando los informes o predicciones meteorológicos pertinentes indiquen que, durante el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada al aeródromo, las condiciones meteorológicas serán iguales o mejores a los mínimos de aterrizaje aplicables especificados de acuerdo con lo dispuesto en CAT.OP.MPA.110. Cuando las únicas aproximaciones disponibles sean aproximaciones de no precisión (NPA) o en circuito deberá tenerse en cuenta el techo de nubes. Deberá tenerse en cuenta cualquier limitación referente a las operaciones con un motor inoperativo. **b) Mínimos de planificación para un aeródromo de destino diferente a un aeródromo de destino aislado** El operador solo seleccionará el aeródromo de destino cuando: 1) los informes o predicciones meteorológicos pertinentes indiquen que durante el período comprendido entre una hora antes y una hora después de la hora prevista de llegada al aeródromo, las condiciones meteorológicas serán iguales o mejores que los mínimos de planificación aplicables de la siguiente forma: i) RVR/visibilidad (VIS) especificada de conformidad con lo dispuesto en CAT.OP.MPA.110, y ii) en caso de NPA u operación en circuito, el techo de nubes deberá estar a una altura igual o superior a la MDH, o 2) se seleccionan dos aeródromos de alternativa de destino. **CAT.OP.MPA.245 Condiciones meteorológicas — Todas las aeronaves** a) En los vuelos IFR, el comandante solo: 1) iniciará el despegue, o 2) continuará más allá del punto desde el que se aplica un plan de vuelo ATS modificado en caso de replanificación en vuelo, cuando disponga de información que indique que las condiciones meteorológicas previstas en el momento de la llegada al aeródromo de destino o aeródromos alternativos son iguales o mejores que los mínimos de planificación. b) En vuelos IFR, el comandante solo continuará hasta el aeródromo de destino planificado si las últimas informaciones disponibles indican que, a la hora de llegada prevista, las condiciones meteorológicas en destino o, al menos, en uno de los aeródromos de alternativa de destino, son iguales o mejores que los		

				mínimos operativos aplicables del aeródromo. c) En vuelos VFR, el comandante solo iniciará el despegue cuando los informes o predicciones meteorológicas apropiadas indiquen que las condiciones meteorológicas a lo largo de la ruta que vaya a recorrerse en VFR serán, en el momento apropiado, iguales o mejores que los límites VFR establecidos.		
B1	N		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.3.3. Condiciones meteorológicas.** 7.1.3.3.3.2. No se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos a menos que la información meteorológica disponible indique que las condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje propuesto o al menos en uno de alternativa serán, a la hora prevista de llegada, iguales o superiores a las mínimas meteorológicas. 7.1.3.3.3.3. No se iniciará ningún vuelo que tenga que realizarse en condiciones de formación de hielo, conocidas o previstas, a no ser que el avión esté debidamente equipado para hacer frente a tales condiciones.		
A13-12 **B1**	**N**	**3**	**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.3.3. Condiciones meteorológicas.** 7.1.3.3.3.2. No se iniciará ningún vuelo que haya de efectuarse de acuerdo con las reglas de vuelo por instrumentos a menos que la información meteorológica disponible indique que las condiciones meteorológicas en el aeródromo de aterrizaje propuesto o al menos en uno de alternativa serán, a la hora prevista de llegada, iguales o superiores a las mínimas meteorológicas. 7.1.3.3.3.3. No se iniciará ningún vuelo que tenga que realizarse en condiciones de formación de hielo, conocidas o previstas, a no ser que el avión esté debidamente equipado para hacer frente a tales condiciones.	Vuelo operado en condiciones de engelamiento sin equipo y/o certificación adecuada	Detallar situación observada.
A13-13 **B1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.250 Hielo y otros contaminantes — Procedimientos en tierra** a) El operador establecerá los procedimientos que deberán seguirse en tierra para eliminar el hielo e impedir su formación, así como las inspecciones asociadas de la aeronave con el objetivo de lograr una operación segura de la misma. b) El comandante solo iniciará el despegue si la aeronave está limpia de cualquier depósito que pudiera afectar negativamente a su performance o control, excepto en las condiciones establecidas en la letra a) y de acuerdo con el AFM.	En condiciones de engelamiento en tierra no se ha realizado inspección previa	Detallar situación observada.

A13-14 **B1**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.150 Normas de abastecimiento de combustible** a) El operador establecerá unas normas de abastecimiento de combustible a los efectos de la planificación del vuelo y la replanificación en vuelo, a fin de garantizar que cada vuelo lleva suficiente combustible para la operación prevista y reservas para cubrir las desviaciones respecto de la misma. Las normas de abastecimiento de combustible y cualquier cambio de las mismas requieren una aprobación previa por parte de la autoridad competente. b) El operador garantizará que la planificación de los vuelos se base, como mínimo: 1) en los procedimientos contenidos en el manual de operaciones y: i) los datos obtenidos de la información facilitada por el fabricante de la aeronave, o ii) los datos específicos actualizados de la aeronave obtenidos mediante un sistema de control del consumo de combustible, y 2) las condiciones operacionales bajo las que se realizará el vuelo, con inclusión de lo siguiente: i) datos de consumo de combustible de la aeronave, ii) masas previstas, iii) condiciones meteorológicas previstas, y iv) procedimientos y restricciones de los proveedores de servicios de navegación aérea.	Cálculos de combustible no cumplen con los requerimientos, pero el combustible total a bordo es igual o mayor que los mínimos requeridos por la UE	Detallar situación observada. Más detalles en AMC1 CAT.OP.MPA.150(b) Fuel policy
A13-15 **B1**	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.280 Gestión del combustible en vuelo — Aviones** El operador establecerá un procedimiento para garantizar que se compruebe y se gestione el combustible en vuelo de acuerdo con los siguientes criterios. **a) Comprobaciones del combustible en vuelo** 1) El comandante deberá asegurarse de que se compruebe en vuelo el combustible a intervalos regulares. Deberá anotarse y evaluarse el remanente de combustible utilizable a fin de: i) comparar el consumo real con el consumo previsto, ii) comprobar que el combustible utilizable remanente es suficiente para completar el vuelo, de acuerdo con lo establecido en la letra b), y iii) evaluar el volumen de combustible utilizable aún disponible en el momento de alcanzar el aeródromo de destino. 2) Se registrarán los datos pertinentes relativos al combustible.	Sin evidencia de registro de comprobaciones de combustible en vuelo	Detallar situación observada. Aplicable en vuelo entrante.

				b) Gestión del combustible en vuelo 1) El vuelo se desarrollará de manera que el combustible remanente utilizable previsto a la llegada al aeródromo de destino no sea inferior: i) al combustible alternativo requerido más el combustible de reserva final, o ii) al combustible de reserva final si no se requiriese un aeródromo alternativo.		
A13-16 **B1**	I	**2**	**OACI DOC 7030/4** **OACI Anexo 2**	**3.3.2 Contenido del plan de vuelo** El plan de vuelo contendrá información respecto a los conceptos siguientes que la autoridad ATS competente considere pertinentes: • Identificación de aeronave • Reglas de vuelo y tipo de vuelo • Número y tipos de aeronaves y categoría de estela turbulenta • Equipo • Aeródromo de salida (véase la Nota 1) • Hora prevista de fuera calzos (véase la Nota 2) • Velocidades de crucero • Niveles de crucero • Ruta que ha de seguirse • Aeródromo de destino y duración total prevista • Aeródromos de alternativa • Autonomía • Número total de personas a bordo • Equipo de emergencia y de supervivencia Otros datos. **Tipo de vuelo**. INSÉRTESE una de las letras siguientes para indicar el tipo de vuelo, cuando lo requiera la autoridad ATS competente: S si es de servicio aéreo regular N si es de transporte aéreo no regular	Plan de vuelo ATS incorrecto	Indicar por qué el plan de vuelo ATC es incorrecto.

G si es de aviación general

M si es militar

X si corresponde a alguna otra categoría, distinta de las indicadas.

CASILLA 10: EQUIPO Y CAPACIDADES. Equipo y capacidades de radiocomunicaciones y de ayudas para la navegación y la aproximación. INSÉRTESE una o más de las letras siguientes para indicar el equipo y las capacidades COM/NAV y de ayudas para la navegación y la aproximación, disponibles y en funcionamiento:

A Sistema de aterrizaje GBAS	J6 CPDLC FANS 1/A SATCOM (MTSAT)
B LPV (APV con SBAS)	J7 CPDLC FANS 1/A SATCOM(Iridium)
C LORAN C	K (MLS)
D DME	L ILS
E1 FMC WPR ACARS	M1 ATC RTF SATCOM (INMARSAT)
E2 D-FIS ACARS	M2 ATC RTF (MTSAT)
E3 PDC ACARS	M3 ATC RTF (Iridium)
F ADF	O VOR
G GNSS (véase la Nota 2)	P1–P9 Reservado para RCP
H HF RTF	R PBN aprobada (véase la Nota 4)
I Navegación inercial	T TACAN
J1 CPDLC ATN VDL. Modo 2 (véase la Nota 3)	U UHF RTF
J2 CPDLC FANS 1/A. HFDL	V VHF RTF
J3 CPDLC FANS 1/A. VDL Modo 4	W RVSM aprobada
J4 CPDLC FANS 1/A. VDL Modo 2	X MNPS aprobada
J5 CPDLC FANS 1/A. SATCOM	Y VHF con capacidad de separación

(INMARSAT)	de canales de 8,33 kHz
	Z Demás equipo instalado a bordo u otras capacidades (véase la Nota 5)

Los caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservados.

Nota 1.— Si se usa la letra S, los equipos VHF RTF, VOR e ILS se consideran normalizados, salvo que la autoridad ATS competente prescriba alguna otra combinación.

Nota 2.— Si se utiliza la letra G, los tipos de aumentación GNSS externa, si la hay, se especifican en la casilla 18 después del indicador NAV/ y se separan mediante un espacio.

Nota 3.— Véase RTCA/EUROCAE Interoperability Requirements Standard for ATN Baseline 1 (ATN B1 INTEROP Standard – DO-280B/ED-110B) con respecto a servicios por enlace de datos/autorizaciones e información de control de tránsito aéreo/gestión de las comunicaciones de control de tránsito aéreo/verificación de micrófonos de control de tránsito aéreo.

Nota 4.— Si se usa la letra R, los niveles de navegación basada en la performance que pueden alcanzarse se especifican en la casilla 18 después del indicador PBN/. En el Manual de navegación basada en la performance (PBN) (Doc 9613) figuran textos de orientación sobre la aplicación de la navegación basada en la performance a tramos de ruta, rutas o áreas específicos.

Nota 5.— Si se usa la letra Z, especifíquese en la casilla 18 cualquier otro tipo de equipo o capacidades instalados a bordo, precedido por COM/ y/o, NAV/ y/o DAT, según corresponda.

Nota 6.— La información sobre capacidad de navegación se proporciona al ATC a efectos de autorización y encaminamiento.

CASILLA 18: OTROS DATOS.

STS/ Motivo del manejo especial por parte del ATS, p. ej., misión de búsqueda y salvamento, del modo siguiente:

- ALTRV: para un vuelo realizado de acuerdo con una reservación de altitud;
- ATFMX: para un vuelo aprobado por la autoridad ATS competente para que esté exento de
- medidas ATFM;
- FFR: extinción de incendios;
- FLTCK: verificación de vuelo para calibración de ayudas para la navegación;
- HAZMAT: para un vuelo que transporta material peligroso;

				• HEAD: un vuelo con estatus "Jefe de Estado"; • HOSP: para un vuelo médico declarado por autoridades médicas; • HUM: para un vuelo que se realiza en misión humanitaria; • MARSA: para un vuelo del cual una entidad militar se hace responsable de su separación respecto • de aeronaves militares; • MEDEVAC: para una evacuación por emergencia médica crítica para salvaguardar la vida; • NONRVSM: para un vuelo que no cuenta con capacidad RVSM que intenta operar en un espacio • aéreo RVSM; • SAR: para un vuelo que realiza una misión de búsqueda y salvamento; y • STATE: para un vuelo que realiza servicios militares, de aduanas o policíacos. PBN/ Indicación de las capacidades RNAV y/o RNP. Inclúyase la cantidad necesaria de los descriptores que figuran a continuación, que se apliquen al vuelo, usando un máximo de 8 entradas, es decir, un total de no más de 16 caracteres. **ESPECIFICACIONES RNAV** • A1 RNAV 10 (RNP 10) • B1 RNAV 5, todos los sensores permitidos • B2 RNAV 5 GNSS • B3 RNAV 5 DME/DME • B4 RNAV 5 VOR/DME • B5 RNAV 5 INS o IRS • B6 RNAV 5 LORANC • C1 RNAV 2, todos los sensores permitidos • C2 RNAV 2 GNSS • C3 RNAV 2 DME/DME • C4 RNAV 2 DME/DME/IRU • D1 RNAV 1, todos los sensores permitidos • D2 RNAV 1 GNSS		

				• D3 RNAV 1 DME/DME • D4 RNAV 1 DME/DME/IRU **ESPECIFICACIONES RNP** • L1 RNP 4 • O1 RNP 1 básica, todos los sensores permitidos • O2 RNP 1 GNSS básica • O3 RNP 1 DME/DME básica • O4 RNP 1 DME/DME/IRU básica • S1 RNP APCH • S2 RNP APCH con BARO-VNAV • T1 RNP AR APCH con RF (se requiere autorización especial) • T2 RNP AR APCH sin RF (se requiere autorización especial) Las combinaciones de caracteres alfanuméricos que no aparecen más arriba están reservadas.		
A13-17	**E**	**2**	**REGLAMENTO (CE) No 216/2008**	**ANEXO IV.** Requisitos esenciales para las operaciones aéreas a que se refiere el artículo 8 1. Consideraciones generales 1.a. No debe efectuarse un vuelo si los miembros de la tripulación y, en su caso, los demás miembros del personal de operaciones implicado en su preparación y ejecución no están familiarizados con las leyes, reglamentos y procedimientos aplicables, relativos al desempeño de sus tareas y preceptivos en las zonas que esté previsto atravesar, los aeropuertos que se tenga planificado utilizar y las instalaciones de navegación aérea correspondientes. 1.b. Todo vuelo deberá efectuarse siguiendo los procedimientos operativos especificados en el manual de vuelo o, si lo requiere el manual de operaciones, para la preparación y ejecución del vuelo. Para facilitar esta labor, deberá estar disponible un sistema de listas de comprobación para su uso, en su caso, por los miembros de la tripulación en todas las fases de la operación de la aeronave en condiciones y situaciones normales, anormales y de emergencia. Se establecerán procedimientos para cualquier situación de emergencia razonablemente previsible.	Uso y contenido del plan de vuelo operacional no se corresponde con el Manual de Operaciones	Detallar situación observada.

B1			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo** a) Se determinará un plan operacional de vuelo para cada vuelo previsto basándose en las performance de la aeronave, otras limitaciones operativas y las condiciones previstas en la ruta que haya de seguirse, así como en los aeródromos o lugares de operación afectados. b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional. **AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)** Flight preparation (...) (c) The operational flight plan and its use should be described in the operations manual.		
A13-18	E	2	REGLAMENTO (CE) No 216/2008	ANEXO IV. Requisitos esenciales para las operaciones aéreas a que se refiere el artículo 8 1. Consideraciones generales 1.a. No debe efectuarse un vuelo si los miembros de la tripulación y, en su caso, los demás miembros del personal de operaciones implicado en su preparación y ejecución no están familiarizados con las leyes, reglamentos y procedimientos aplicables, relativos al desempeño de sus tareas y preceptivos en las zonas que esté previsto atravesar, los aeropuertos que se tenga planificado utilizar y las instalaciones de	Plan de vuelo operacional incorrecto	Indicar por qué es incorrecto.

				navegación aérea correspondientes. 1.b. Todo vuelo deberá efectuarse siguiendo los procedimientos operativos especificados en el manual de vuelo o, si lo requiere el manual de operaciones, para la preparación y ejecución del vuelo. Para facilitar esta labor, deberá estar disponible un sistema de listas de comprobación para su uso, en su caso, por los miembros de la tripulación en todas las fases de la operación de la aeronave en condiciones y situaciones normales, anormales y de emergencia. Se establecerán procedimientos para cualquier situación de emergencia razonablemente previsible.		
B1			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo** a) Se determinará un plan operacional de vuelo para cada vuelo previsto basándose en las performance de la aeronave, otras limitaciones operativas y las condiciones previstas en la ruta que haya de seguirse, así como en los aeródromos o lugares de operación afectados. b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional. **AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)** Flight preparation (...) (c) The operational flight plan and its use should be described in the operations manual.		

A13-19 **B1**	I	2	**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.3.2. Aeródromos de alternativa.** En el plan operacional de vuelo se incluirá por lo menos un aeródromo de alternativa, y en el plan de vuelo cuando se requiera uno, a no ser que: a) la duración del vuelo y las condiciones meteorológicas prevalecientes sean tales que exista certidumbre razonable de que a la hora prevista de llegada al aeródromo de aterrizaje previsto y por un período razonable antes y después de esa hora, la aproximación y el aterrizaje pueden hacerse en condiciones meteorológicas de vuelo visual; o b) el aeródromo de aterrizaje previsto esté aislado y no se cuente con un aeródromo de alternativa adecuado.	Aeropuertos alternativos contemplados en el OFP pero no en el plan de vuelo ATS	Detallar situación observada.
A13-20 **B1**	E	1	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.185 Información para conservar en tierra** a) El operador garantizará que, como mínimo durante cada vuelo o serie de vuelos: 1) se conserve en tierra la información relativa al vuelo que sea adecuada al tipo de operación; 2) se conserve la información hasta su duplicación en el lugar donde vaya a ser almacenada, o, si eso no fuera posible; 3) se lleve a bordo dicha información en un receptáculo ignífugo. b) La información que se cita en la letra a) incluye: 1) una copia del plan operacional de vuelo, si procede; 2) copias de las partes correspondientes del registro técnico de la aeronave; 3) documentación NOTAM específica de la ruta, si el operador la ha publicado específicamente; 4) documentación sobre masa y centrado, en caso necesario, y 5) notificación de cargas especiales.	No hay en tierra copia del plan de vuelo operacional	Detallar situación observada.
A13-21 **B1**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 11) los datos del plan de vuelo presentado a la dependencia ATS, en su caso;	No se encuentra a bordo el Plan de Vuelo ATS	Detallar situación observada..

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A14	**Documentación de masa y centrado**	Comprobar que: - Se encuentra a bordo la documentación de masa y centrado, y su correcta elaboración, en formato papel o digital. Comprobar si la distribución de carga actual está correctamente reflejada en la hoja de carga y centrado. Si se ha añadido una cantidad adicional de combustible, comprobar que está reflejado en la documentación de carga y centrado. - En el Manual de Operaciones se tiene la suficiente información para llevar a cabo los cálculos de masa y centrado. - Si los cálculos de masa y centrado son incorrectos verificar si están dentro de los límites del avión y su influencia en los cálculos de actuaciones. Los cálculos de masa y centrado tienen en cuenta restricciones operacionales como resultado de un MTOM reducido para certificación acústica o por otras restricciones operacionales.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A14-01 **B3**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.POL.A.105 General** a) La masa del avión: 1) en el inicio del despegue, o 2) en el caso de replanificación en vuelo, en el punto a partir del cual se aplique el plan de vuelo operativo revisado, no excederá la masa a la que pueden cumplirse los requisitos del capítulo apropiado para el vuelo que vaya a realizarse. Podrán tomarse en cuenta reducciones de masa previstas a medida que se desarrolla el vuelo, así como el caso de una evacuación rápida de combustible. **CAT.POL.MAB.100 Masa, centrado y carga** a) Durante cualquier fase de operación, la carga, masa y centro de gravedad (CG) de la aeronave cumplirá con las limitaciones especificadas en el AFM, o en el manual de operaciones si fuera más restrictivo. **CAT.POL.MAB.105 Datos y documentación de masa y centrado** a) El operador establecerá los datos de masa y centrado y cumplimentará la documentación de masa y centrado antes de cada vuelo, especificando la carga y su distribución. La documentación de masa y centrado permitirá al comandante determinar que la carga y su distribución son tales que no exceden	Datos de masa y centrado fuera de límites operacionales	Detallar por qué los cálculos son incorrectos.

				los límites de masa y centrado de la aeronave. La documentación de masa y centrado contendrá la siguiente información: 1) matrícula y tipo de la aeronave; 2) identificación del vuelo, número y fecha; 3) nombre del comandante; 4) nombre de la persona que preparó el documento; 5) la masa operativa en seco y el correspondiente CG de la aeronave; i) para aviones de performance clase B y para helicópteros la posición del CG puede no tener que aparecer necesariamente en la documentación de masa y centrado si, por ejemplo, la distribución de la carga es conforme a una tabla de centrado calculada previamente, o si puede demostrarse que para las operaciones planificadas puede garantizarse un centrado correcto, sea cual sea la carga real; 6) la masa del combustible en el despegue y la masa del combustible del trayecto; 7) la masa de consumibles además del combustible, si fuera aplicable; 8) los componentes de la carga incluidos los pasajeros, equipaje, carga y lastre; 9) la masa de despegue, la masa de aterrizaje y la masa con combustible cero; 10) posiciones del CG de la aeronave aplicable, y 11) los valores límites de la masa y del CG. La información anterior estará disponible en los documentos de planificación del vuelo o los sistemas de masa y centrado. Parte de esta información puede incluirse en otros documentos disponibles para su uso.		
A14-02 **B3**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.POL.A.105 General** a) La masa del avión: 1) en el inicio del despegue, o 2) en el caso de replanificación en vuelo, en el punto a partir del cual se aplique el plan de vuelo operativo revisado, no excederá la masa a la que pueden cumplirse los requisitos del capítulo apropiado para el vuelo que vaya a realizarse. Podrán tomarse en cuenta reducciones de masa previstas a medida que se desarrolla el vuelo, así como el caso de una evacuación rápida de combustible. **CAT.POL.MAB.100 Masa, centrado y carga** a) Durante cualquier fase de operación, la carga, masa y centro de gravedad (CG) de la aeronave	Datos de masa y centrado incorrectos, dentro de límites operacionales afectando significativamente a los cálculos de actuaciones	Detallar por qué los cálculos son incorrectos.

				cumplirá con las limitaciones especificadas en el AFM, o en el manual de operaciones si fuera más restrictivo. **CAT.POL.MAB.105 Datos y documentación de masa y centrado** a) El operador establecerá los datos de masa y centrado y cumplimentará la documentación de masa y centrado antes de cada vuelo, especificando la carga y su distribución. La documentación de masa y centrado permitirá al comandante determinar que la carga y su distribución son tales que no exceden los límites de masa y centrado de la aeronave. La documentación de masa y centrado contendrá la siguiente información: 1) matrícula y tipo de la aeronave; 2) identificación del vuelo, número y fecha; 3) nombre del comandante; 4) nombre de la persona que preparó el documento; 5) la masa operativa en seco y el correspondiente CG de la aeronave; i) para aviones de performance clase B y para helicópteros la posición del CG puede no tener que aparecer necesariamente en la documentación de masa y centrado si, por ejemplo, la distribución de la carga es conforme a una tabla de centrado calculada previamente, o si puede demostrarse que para las operaciones planificadas puede garantizarse un centrado correcto, sea cual sea la carga real; 6) la masa del combustible en el despegue y la masa del combustible del trayecto; 7) la masa de consumibles además del combustible, si fuera aplicable; 8) los componentes de la carga incluidos los pasajeros, equipaje, carga y lastre; 9) la masa de despegue, la masa de aterrizaje y la masa con combustible cero; 10) posiciones del CG de la aeronave aplicable, y 11) los valores límites de la masa y del CG. La información anterior estará disponible en los documentos de planificación del vuelo o los sistemas de masa y centrado. Parte de esta información puede incluirse en otros documentos disponibles para su uso.		
A14-03	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...)	Hoja de carga y centrado incompleta a bordo	Detallar la situación observada.

B3				20) documentación de masa y centrado;		
A14-04 B3	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.POL.MAB.100 Masa, centrado y carga** a) Durante cualquier fase de operación, la carga, masa y centro de gravedad (CG) de la aeronave cumplirá con las limitaciones especificadas en el AFM, o en el manual de operaciones si fuera más restrictivo.	No se han realizado cálculos de masa y centrado	Detallar la situación observada.
A14-05 B3	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.POL.MAB.105 Datos y documentación de masa y centrado** a) El operador establecerá los datos de masa y centrado y cumplimentará la documentación de masa y centrado antes de cada vuelo, especificando la carga y su distribución. La documentación de masa y centrado permitirá al comandante determinar que la carga y su distribución son tales que no exceden los límites de masa y centrado de la aeronave. La documentación de masa y centrado contendrá la siguiente información: 1) matrícula y tipo de la aeronave; 2) identificación del vuelo, número y fecha; 3) nombre del comandante; 4) nombre de la persona que preparó el documento; 5) la masa operativa en seco y el correspondiente CG de la aeronave; i) para aviones de performance clase B y para helicópteros la posición del CG puede no tener que aparecer necesariamente en la documentación de masa y centrado si, por ejemplo, la distribución de la carga es conforme a una tabla de centrado calculada previamente, o si puede demostrarse que para las operaciones planificadas puede garantizarse un centrado correcto, sea cual sea la carga real; 6) la masa del combustible en el despegue y la masa del combustible del trayecto; 7) la masa de consumibles además del combustible, si fuera aplicable; 8) los componentes de la carga incluidos los pasajeros, equipaje, carga y lastre; 9) la masa de despegue, la masa de aterrizaje y la masa con combustible cero; 10) posiciones del CG de la aeronave aplicable, y 11) los valores límites de la masa y del CG. La información anterior estará disponible en los documentos de planificación del vuelo o los sistemas de masa y centrado. Parte de esta información puede incluirse en otros documentos disponibles para su uso.	Datos insuficientes en el M.O. para permitir a la tripulación comprobar los cálculos de masa y centrado	Detallar la situación observada.

A14-06 **B3**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.POL.MAB.100 Masa, centrado y carga** a) Durante cualquier fase de operación, la carga, masa y centro de gravedad (CG) de la aeronave cumplirá con las limitaciones especificadas en el AFM, o en el manual de operaciones si fuera más restrictivo.	La hoja de carga y centrado no refleja la situación real de la carga pero está dentro de límites operacionales del avión	Detallar la situación observada.
A14-07 **B3**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.POL.A.105 General** a) La masa del avión: 1) en el inicio del despegue, o 2) en el caso de replanificación en vuelo, en el punto a partir del cual se aplique el plan de vuelo operativo revisado, no excederá la masa a la que pueden cumplirse los requisitos del capítulo apropiado para el vuelo que vaya a realizarse. Podrán tomarse en cuenta reducciones de masa previstas a medida que se desarrolla el vuelo, así como el caso de una evacuación rápida de combustible. **CAT.POL.MAB.100 Masa, centrado y carga** a) Durante cualquier fase de operación, la carga, masa y centro de gravedad (CG) de la aeronave cumplirá con las limitaciones especificadas en el AFM, o en el manual de operaciones si fuera más restrictivo. **CAT.POL.MAB.105 Datos y documentación de masa y centrado** a) El operador establecerá los datos de masa y centrado y cumplimentará la documentación de masa y centrado antes de cada vuelo, especificando la carga y su distribución. La documentación de masa y centrado permitirá al comandante determinar que la carga y su distribución son tales que no exceden los límites de masa y centrado de la aeronave. La documentación de masa y centrado contendrá la siguiente información: 1) matrícula y tipo de la aeronave; 2) identificación del vuelo, número y fecha; 3) nombre del comandante; 4) nombre de la persona que preparó el documento; 5) la masa operativa en seco y el correspondiente CG de la aeronave; i) para aviones de performance clase B y para helicópteros la posición del CG puede no tener que	Datos de masa y centrado incorrectos, dentro de límites operacionales y con un efecto menor en los cálculos de actuaciones	Detallar por qué los cálculos son incorrectos.

				aparecer necesariamente en la documentación de masa y centrado si, por ejemplo, la distribución de la carga es conforme a una tabla de centrado calculada previamente, o si puede demostrarse que para las operaciones planificadas puede garantizarse un centrado correcto, sea cual sea la carga real; 6) la masa del combustible en el despegue y la masa del combustible del trayecto; 7) la masa de consumibles además del combustible, si fuera aplicable; 8) los componentes de la carga incluidos los pasajeros, equipaje, carga y lastre; 9) la masa de despegue, la masa de aterrizaje y la masa con combustible cero; 10) posiciones del CG de la aeronave aplicable, y 11) los valores límites de la masa y del CG. La información anterior estará disponible en los documentos de planificación del vuelo o los sistemas de masa y centrado. Parte de esta información puede incluirse en otros documentos disponibles para su uso.		
A14-08 **B3**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.POL.MAB.105 Datos y documentación de masa y centrado** (...) b) En caso de que los datos y la documentación de masa y centrado se generen mediante un sistema informatizado, el operador verificará la integridad de los datos de salida. c) La persona que supervise la carga de la aeronave confirmará con su firma o equivalente que la carga y su distribución están en consonancia con la documentación de masa y centrado entregada al comandante. El comandante indicará su aceptación mediante una firma o equivalente.	El supervisor de la carga no aceptó que la carga y su distribución estaba acorde con la documentación de masa y centrado	Detallar la situación observada.
A14-09 **B3**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.POL.MAB.105 Datos y documentación de masa y centrado** (...) b) En caso de que los datos y la documentación de masa y centrado se generen mediante un sistema informatizado, el operador verificará la integridad de los datos de salida. c) La persona que supervise la carga de la aeronave confirmará con su firma o equivalente que la carga y su distribución están en consonancia con la documentación de masa y centrado entregada al comandante. El comandante indicará su aceptación mediante una firma o equivalente.	El Comandante no aceptó que la carga y su distribución estaba acorde con la documentación de masa y centrado	Detallar la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A15	**Extintores portátiles**	Comprobar: - A bordo en número suficiente, y su fácil acceso. - Disponen de las instrucciones de operación apropiadas. - Estado general, presión, y fecha de caducidad. Si su peso es considerablemente bajo, se considerará fuera de servicio. Cuando haya instalados más extintores de los mínimos requeridos por la autoridad competente y alguno no está apto para el servicio (sin estar marcado como tal) se comprobará con la MEL para verificar los procedimientos operativos o de mantenimiento que sean de aplicación. Si esos procedimientos no han sido aplicados, se deberá escribir una constatación teniendo en cuenta el punto 4.2 del documento de EASA "SAFA Ramp Inspections. Guidance material. Version 2.0", incluido también en el Procedimiento SANA Ed. 2.0. Los operadores pueden utilizar diferentes sistemas para controlar el estado de los extintores, de modo que la no existencia de una fecha de caducidad no constituye una constatación en si misma. De todas formas, si la fecha de caducidad o la fecha de próxima inspección son anteriores a la fecha en la que se realiza la inspección SANA, se considerará como no utilizable.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A15-01	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles** a) Los aviones estarán equipados con al menos un extintor portátil en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) Al menos un extintor portátil se encontrará, o estará fácilmente accesible para su utilización, en cada cocina no situada en la cabina principal de pasajeros. c) Al menos un extintor portátil estará disponible para su utilización en cada compartimento de carga o equipaje de clase A o clase B, y en cada compartimento de carga de clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo. d) El tipo y cantidad de agente de extinción para los extintores requeridos será adecuado al tipo de incendio probable en el compartimento en el que esté prevista la utilización del extintor y para reducir al mínimo los riesgos de una concentración de gas tóxico en los compartimentos ocupados por personas. e) Los aviones estarán equipados con al menos un número de extintores portátiles acorde con el cuadro 1, ubicados adecuadamente para ofrecer una disponibilidad adecuada para su uso en cada	Número insuficiente de extintores utilizables	Detallar situación observada. Verificar el número en la MEL.

<table>
<tr><td>B5</td><td></td><td></td><td></td><td>cabina de pasajeros.

Cuadro 1. Número de extintores portátiles
<table>
<tr><th>MOPSC</th><th>Número de extintores</th></tr>
<tr><td>7 – 30</td><td>1</td></tr>
<tr><td>31 – 60</td><td>2</td></tr>
<tr><td>61 – 200</td><td>3</td></tr>
<tr><td>201 – 300</td><td>4</td></tr>
<tr><td>301 – 400</td><td>5</td></tr>
<tr><td>401 – 500</td><td>6</td></tr>
<tr><td>501 – 600</td><td>7</td></tr>
<tr><td>601 o más</td><td>8</td></tr>
</table>
</td><td></td><td></td></tr>
<tr><td>A15-02

B5</td><td>E</td><td>3</td><td>REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012</td><td>CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles
a) Los aviones estarán equipados con al menos un extintor portátil en el compartimento de la tripulación de vuelo.
b) Al menos un extintor portátil se encontrará, o estará fácilmente accesible para su utilización, en cada cocina no situada en la cabina principal de pasajeros.
c) Al menos un extintor portátil estará disponible para su utilización en cada compartimento de carga o equipaje de clase A o clase B, y en cada compartimento de carga de clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo.</td><td>Extintor no fácilmente accesible</td><td>Detallar situación observada.</td></tr>
<tr><td>A15-03</td><td>E</td><td>2</td><td>REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012</td><td>CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General
e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato.
CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles
a) Los aviones estarán equipados con al menos un extintor portátil en el compartimento de la tripulación de vuelo.
b) Al menos un extintor portátil se encontrará, o estará fácilmente accesible para su utilización, en cada</td><td>Extintor en distinto lugar al indicado</td><td>Detallar si hay una pegatina pero no el extintor o bien hay un extintor y falta la pegatina.</td></tr>
</table>

B5				cocina no situada en la cabina principal de pasajeros. c) Al menos un extintor portátil estará disponible para su utilización en cada compartimento de carga o equipaje de clase A o clase B, y en cada compartimento de carga de clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo.		
			CS-25	**AMC 25.851(a)** Fire Extinguishers 1 Each extinguisher should be readily accessible and mounted so as to facilitate quick removal from its mounting bracket. 2 Unless an extinguisher is clearly visible, its location should be indicated by a placard or sign having letters of at least 9.5 mm (0·375) inches in height on a contrasting background. Appropriate symbols may be used to supplement such a placard or sign.		
A15-04	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General** Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato.	Extintor sin instrucciones de uso apropiadas	Detallar situación observada.
B5			CS-25	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (b) Each location, such as a locker or compartment, that carries any fire extinguishing, signalling, or other lifesaving equipment must be marked accordingly.		
A15-05 B5	E	1	CS-25	**AMC 25.851(a)** Fire Extinguishers 1 Each extinguisher should be readily accessible and mounted so as to facilitate quick removal from its mounting bracket. 2 Unless an extinguisher is clearly visible, its location should be indicated by a placard or sign having letters of at least 9.5 mm (0·375) inches in height on a contrasting background. Appropriate symbols may be used to supplement such a placard or sign. **CS 25.787 Stowage compartments** (a) Each compartment for the stowage of cargo, baggage, carry-on articles and equipment (such as life rafts) and any other stowage compartment must be designed for its placarded maximum weight of contents and for the critical load distribution at the appropriate maximum load factors corresponding to the specified flight and ground load conditions and, where the breaking loose of the contents of such	Extintor incorrectamente asegurado	Detallar situación observada.

				compartments could (1) Cause direct injury to occupants; (2) Penetrate fuel tanks or lines or cause fire or explosion hazard by damage to adjacent systems; or (3) Nullify any of the escape facilities provided for use after an emergency landing, to the emergency landing conditions of CS 25.561 (b) (3). If the aeroplane has a passenger-seating configuration, excluding pilot seats, of 10 seats or more, each stowage compartment in the passenger cabin, except for under seat and overhead compartments for passenger convenience, must be completely enclosed. (b) There must be a means to prevent the contents in the compartments from becoming a hazard by shifting, under the loads specified in subparagraph (a) of this paragraph. (See AMC 25.787 (b).)		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A16	**Dispositivos de flotación**	Comprobar la presencia, fácil acceso, número suficiente, estado, y si aplica, la fecha de caducidad. Los operadores pueden utilizar diferentes sistemas para controlar el estado de los chalecos/ dispositivos, de modo que la no existencia de una fecha de caducidad no constituye una constatación en si misma. De todas formas, si la fecha de caducidad o la fecha de próxima inspección son anteriores a la fecha en la que se realiza la inspección SANA, se considerará como no utilizable. Si procede, se deberá escribir una constatación teniendo en cuenta el punto 4.2 del documento de EASA "SAFA Ramp Inspections. Guidance material. Version 2.0", incluido también en el Procedimiento SANA Ed. 2.0. Estos dispositivos solo se requieren por EASA para vuelos sobre el agua (ver detalles en CAT.IDE.A.285) luego si ni el vuelo entrante ni el saliente cumple esta condición no se podrán abrir constataciones relativas a este punto de inspección. La presencia de chalecos/ dispositivos de repuesto no aptos para el servicio se indicará como un comentario.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A16-01 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua** a) Los siguientes aviones estarán equipados con un chaleco salvavidas para cada persona a bordo o dispositivo de flotación equivalente para cada persona a bordo menor de 24 meses, almacenados en una posición fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona para cuyo uso está pensado: 1) los aviones terrestres que operan sobre el agua a una distancia de más de 50 NM de la orilla o que despegan o aterrizan en un aeródromo en el que la trayectoria de despegue o aproximación está situada por encima del agua, de forma tal que exista la probabilidad de que resulte necesario un amaraje forzoso, y 2) los hidroaviones operados sobre el agua.	Número insuficiente de chalecos salvavidas para el tipo de vuelo requerido	Detallar situación observada.
A16-02 **B5**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua** a) Los siguientes aviones estarán equipados con un chaleco salvavidas para cada persona a bordo o dispositivo de flotación equivalente para cada persona a bordo menor de 24 meses, almacenados en una posición fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona para cuyo uso está pensado: 1) los aviones terrestres que operan sobre el agua a una distancia de más de 50 NM de la orilla o que despegan o aterrizan en un aeródromo en el que la trayectoria de despegue o aproximación	Chalecos salvavidas/ dispositivos de flotación no fácilmente accesibles	Detallar situación observada.

				está situada por encima del agua, de forma tal que exista la probabilidad de que resulte necesario un amaraje forzoso, y 2) los hidroaviones operados sobre el agua. **AMC1 CAT.IDE.A.285(a) Flight over water. ACCESSIBILITY OF LIFE-JACKETS** The life-jacket should be accessible from the seat or berth of the person for whose use it is provided, with a safety belt or restraint system fastened.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A17	Sistemas de sujeción	Comprobar la presencia y disponibilidad de sistemas de sujeción/arneses para todos los miembros de la tripulación. Comprobar que son utilizables, incluyendo los sistemas de retención automáticos. Si son inservibles, comprobar las condiciones de despacho en la MEL. Si el funcionamiento del arnés está restringido por el cubre-asiento, se considerará el arnés inservible. Si el sistema automático de retención es inservible, se considerará el arnés inservible. Un cinturón de seguridad sin un sistema de retención automático para la parte superior del torso instalado en un asiento podría no cumplir ciertos requerimientos de CAT.IDE.A.200, y en ese caso debería ser considerado que no hay arnés de seguridad instalado. Se considera miembro activo de la tripulación a los miembros de la tripulación mínimos requeridos para la operación de la aeronave, de acuerdo con su manual de operaciones.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A17-01 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida. b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso:	No hay o es inservible el arnés de seguridad para cada asiento de cada miembro activo de la tripulación (fuera de condiciones o límites de despacho)	Detallar situación observada.

				1) dispondrá de un único punto de liberación; 2) en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier asiento junto al asiento del piloto y en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, se incluyen dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueden usarse independientemente.		
A17-02 **B5**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida. b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso: 1) dispondrá de un único punto de liberación; 2) en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier asiento junto al asiento del piloto y en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, se incluyen dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueden usarse independientemente.	El arnés del piloto no incorpora sistema automático de retención	Detallar situación observada.
A17-03 **B5**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento	No hay o es inservible el arnés de seguridad para algún asiento de algún miembro no activo de la tripulación (fuera	Detallar situación observada.

				de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida. b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso: 1) dispondrá de un único punto de liberación; 2) en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier asiento junto al asiento del piloto y en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, se incluyen dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueden usarse independientemente.	de condiciones o límites de despacho)	

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A18	**Equipamiento de oxígeno**	Comprobar: - El sistema de oxígeno suplementario está presente, y en buenas condiciones. - Caducidad y presión de la botella de oxígeno. Si la presión es baja, comprobar la mínima requerida de acuerdo al Manual de Operaciones. - Hay oxígeno en cantidad suficiente para todos los miembros de tripulación de vuelo, para las condiciones operativas del vuelo. - Presencia, estado, y accesibilidad de las mascarillas de oxígeno. - Por parte de la tripulación de vuelo, que el sistema de oxígeno es fácilmente accesible, funciona adecuadamente, y que la tripulación tiene el entrenamiento necesario. - Equipos respiratorios protectores (PBE) en número suficiente, fácilmente accesibles, estado y caducidad. No existe una incompatibilidad funcional entre máscaras de oxígeno y gafas protectoras de humo. Si se comprueba que las gafas para el humo (smoke googles) no son aptas para el servicio, se considerará como un comentario, y no como una constatación. De todas formas, si en el Manual de Operaciones o documentación similar esas gafas deben estar disponibles y operativas, deberán indicarse las constataciones pertinentes. En cualquiera de los casos en los que se use una combinación de máscaras de oxígeno y gafas protectoras de humo, ambos elementos deben ser compatibles. El caso de incompatibilidad significaría la inoperatividad de las gafas protectoras. Ni OACI ni EASA requieren que las máscaras de oxígeno o botellas de oxígeno tengan una fecha de caducidad o fecha de próxima comprobación. Por tanto el que no la tengan no supondrá una constatación, ya que el Operador puede emplear otros métodos de control. De todas formas, si la fecha de caducidad o la fecha de próxima inspección son anteriores a la fecha en la que se realiza la inspección SANA, se considerará como no utilizable.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A18-01	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** (...) b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25 000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno	Equipos requeridos para el tipo de vuelo no accesibles inmediatament	Detallar situación observada

				inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización **CAT.IDE.A.245 Equipo respiratorio de protección de la tripulación** a) Todos los aviones presurizados y aquellos no presurizados con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de 19 asientos estarán equipados con equipos respiratorios de protección (PBE) para proteger los ojos, nariz y boca y para proporcionar, durante un período mínimo de 15 minutos: 1) oxígeno para cada miembro de la tripulación de vuelo que se encuentre de servicio en el compartimento de la tripulación de vuelo; 2) gas respirable para cada miembro de la tripulación de cabina que se encuentre de servicio, junto a su puesto asignado, y 3) gas respirable procedente de un PBE portátil para un miembro de la tripulación de vuelo, junto a su puesto asignado, en el caso de aviones operados con una tripulación de vuelo de más de un miembro y sin miembros de la tripulación de cabina. b) Un PBE previsto para su uso por parte de la tripulación de vuelo se instalará en el compartimento de la tripulación de vuelo y estará accesible para su uso inmediato por cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio en su puesto asignado. c) Un PBE previsto para su uso por parte de la tripulación de cabina se instalará junto a cada puesto de servicio de los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren en servicio. d) Los aviones estarán equipados con un PBE portátil adicional instalado junto al extintor portátil al que se hace referencia en CAT.IDE.A.250, o adyacente a la entrada del compartimento de carga, en caso de que el extintor portátil se instale en un compartimento de carga. e) Un PBE mientras se encuentre en uso no impedirá el empleo de los medios de comunicación a los que se hace referencia en CAT.IDE.A.170 (*Sistema de interfono para la tripulación de vuelo*), CAT.IDE.A.175 (*Sistema de interfono para los miembros de la tripulación*), CAT.IDE.A.270 *(megáfonos)* y CAT.IDE.A.330 (*Equipo de comunicación por radio*).		
B5	**N**		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.4.4.2.** Todos los miembros de la tripulación de vuelo de aviones con cabina a presión que vuelen a una altitud a la cual la presión atmosférica sea inferior a 376 milibares tendrán a su disposición, en el puesto en que presten servicio de vuelo, una máscara de oxígeno del tipo de colocación rápida, en		

				condiciones de suministrar oxígeno a voluntad.		
A18-02	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.285 Utilización de oxígeno suplementario** El comandante garantizará que los miembros de la tripulación de vuelo que estén desempeñando funciones esenciales para la operación segura de una aeronave en vuelo utilicen oxígeno suplementario continuamente cuando la altitud de cabina exceda de 10 000 pies durante un período superior a 30 minutos y siempre que la altitud de cabina exceda de 13 000 pies. **CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 1. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros. e) No obstante lo dispuesto en la letra a), podrán reducirse los requisitos en materia de suministro de oxígeno para los miembros de la tripulación de cabina, miembros de la tripulación adicionales y pasajeros, para los aviones que no estén certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies, se podrá reducir al tiempo de vuelo total entre las altitudes de presión de la cabina de 10 000 pies y 13 000 pies, para todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren de servicio y para el 10 % de los pasajeros como mínimo si, en todos los puntos de la ruta que deba recorrerse, el avión puede descender con seguridad en 4 minutos a una altitud de presión de cabina	Insuficiente cantidad de oxígeno y/o máscaras de oxígeno utilizables	Detallar situación observada.
B5						

				de 13 000 pies. **CAT.IDE.A.240 Oxígeno suplementario — Aviones no presurizados** Los aviones no presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 1.		
A18-03	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.285 Utilización de oxígeno suplementario** El comandante garantizará que los miembros de la tripulación de vuelo que estén desempeñando funciones esenciales para la operación segura de una aeronave en vuelo utilicen oxígeno suplementario continuamente cuando la altitud de cabina exceda de 10 000 pies durante un período superior a 30 minutos y siempre que la altitud de cabina exceda de 13 000 pies. **CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 1. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán	Sistema de oxígeno inservible	Detallar situación observada.

B5				equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros. e) No obstante lo dispuesto en la letra a), podrán reducirse los requisitos en materia de suministro de oxígeno para los miembros de la tripulación de cabina, miembros de la tripulación adicionales y pasajeros, para los aviones que no estén certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies, se podrá reducir al tiempo de vuelo total entre las altitudes de presión de la cabina de 10 000 pies y 13 000 pies, para todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren de servicio y para el 10 % de los pasajeros como mínimo si, en todos los puntos de la ruta que deba recorrerse, el avión puede descender con seguridad en 4 minutos a una altitud de presión de cabina de 13 000 pies. **CAT.IDE.A.240 Oxígeno suplementario — Aviones no presurizados** Los aviones no presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 1.		
A18-04 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.285 Utilización de oxígeno suplementario** El comandante garantizará que los miembros de la tripulación de vuelo que estén desempeñando funciones esenciales para la operación segura de una aeronave en vuelo utilicen oxígeno suplementario continuamente cuando la altitud de cabina exceda de 10 000 pies durante un período superior a 30 minutos y siempre que la altitud de cabina exceda de 13 000 pies. **CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados**	Número insuficiente de máscaras de colocación rápida servibles	Detallar situación observada.

				a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 1. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros. e) No obstante lo dispuesto en la letra a), podrán reducirse los requisitos en materia de suministro de oxígeno para los miembros de la tripulación de cabina, miembros de la tripulación adicionales y pasajeros, para los aviones que no estén certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies, se podrá reducir al tiempo de vuelo total entre las altitudes de presión de la cabina de 10 000 pies y 13 000 pies, para todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren de servicio y para el 10 % de los pasajeros como mínimo si, en todos los puntos de la ruta que deba recorrerse, el avión puede descender con seguridad en 4 minutos a una altitud de presión de cabina de 13 000 pies. **CAT.IDE.A.240 Oxígeno suplementario — Aviones no presurizados** Los aviones no presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 1.		

A18-05 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.245 Equipo respiratorio de protección de la tripulación** a) Todos los aviones presurizados y aquellos no presurizados con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de 19 asientos estarán equipados con equipos respiratorios de protección (PBE) para proteger los ojos, nariz y boca y para proporcionar, durante un período mínimo de 15 minutos: 1) oxígeno para cada miembro de la tripulación de vuelo que se encuentre de servicio en el compartimento de la tripulación de vuelo; 2) gas respirable para cada miembro de la tripulación de cabina que se encuentre de servicio, junto a su puesto asignado, y 3) gas respirable procedente de un PBE portátil para un miembro de la tripulación de vuelo, junto a su puesto asignado, en el caso de aviones operados con una tripulación de vuelo de más de un miembro y sin miembros de la tripulación de cabina. b) Un PBE previsto para su uso por parte de la tripulación de vuelo se instalará en el compartimento de la tripulación de vuelo y estará accesible para su uso inmediato por cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio en su puesto asignado. c) Un PBE previsto para su uso por parte de la tripulación de cabina se instalará junto a cada puesto de servicio de los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren en servicio. d) Los aviones estarán equipados con un PBE portátil adicional instalado junto al extintor portátil al que se hace referencia en CAT.IDE.A.250, o adyacente a la entrada del compartimento de carga, en caso de que el extintor portátil se instale en un compartimento de carga. e) Un PBE mientras se encuentre en uso no impedirá el empleo de los medios de comunicación a los que se hace referencia en CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 y CAT.IDE.A.330.	Equipo respiratorio de protección no disponible o inservible	Detallar situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A19	**Luz portátil independiente**	Comprobar: - Se encuentren a bordo, y en número suficiente. - Su estado, accesibilidad y que estén aptas para el servicio en todos los puestos de la tripulación de vuelo. Si el funcionamiento adecuado de la linterna se ve significativamente afectado por unas baterías con poca carga, se considerará no apta para el servicio. Si sólo se dispone de linternas personales en vez de luz portátil independiente, se considerará como un comentario y no como una constatación siempre que sean inmediatamente accesibles a la tripulación de vuelo desde sus puestos. Únicamente operaciones nocturnas requieren llevar luces portátiles independientes para la tripulación. Este tipo de vuelos incluyen aquellos que comienzan de día y terminan de noche o comienzan de noche y terminan de día. Cuando se inspeccionen vuelos que comienzan y terminan de día, la ausencia de luz portátil independiente o que se encuentren fuera de servicio, será considerado como una constatación de categoría G.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A19-01 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.115 Luces de operación** a) Los aviones en operación diurna estarán equipados con: 1) un sistema de luces anticolisión; 2) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del avión; 3) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros, y 4) una luz portátil independiente para cada miembro de la tripulación que se encuentre de servicio a la que estos puedan acceder con facilidad cuando estén sentados en sus puestos. b) Los aviones en operación nocturna, además estarán equipados con: 1) luces de navegación/posición; 2) dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente, y 3) luces para cumplir las normas internacionales sobre prevención de colisiones en el mar, si el avión opera como hidroavión.	Insuficiente número de linternas o luces portátiles independientes servibles para cada miembro de la tripulación requerido	Detallar situación observada.

A19-02 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.115 Luces de operación** a) Los aviones en operación diurna estarán equipados con: 1) un sistema de luces anticolisión; 2) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del avión; 3) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros, y 4) una luz portátil independiente para cada miembro de la tripulación que se encuentre de servicio a la que estos puedan acceder con facilidad cuando estén sentados en sus puestos. b) Los aviones en operación nocturna, además estarán equipados con: 1) luces de navegación/posición; 2) dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente, y 3) luces para cumplir las normas internacionales sobre prevención de colisiones en el mar, si el avión opera como hidroavión.	Linternas o luces portátiles independientes no directamente accesibles	Detallar situación observada.
A19-03 **B5**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.115 Luces de operación** a) Los aviones en operación diurna estarán equipados con: 1) un sistema de luces anticolisión; 2) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del avión; 3) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros, y 4) una luz portátil independiente para cada miembro de la tripulación que se encuentre de servicio a la que estos puedan acceder con facilidad cuando estén sentados en sus puestos. b) Los aviones en operación nocturna, además estarán equipados con: 1) luces de navegación/posición; 2) dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente, y 3) luces para cumplir las normas internacionales sobre prevención de colisiones en el mar, si el avión opera como hidroavión.	Linterna o luz portátil independiente servibles para ambos pilotos pero no para otro miembro de la tripulación	Detallar situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A20	**Licencias y certificados médicos**	Comprobar que: - La tripulación de vuelo lleva consigo su licencia, es válida y está en vigor. No se admitirán copias certificadas por AESA de licencias, a no ser que hayan sido pedidas al piloto por la misma AESA como requerimiento para su próxima renovación. Si algún tripulante de vuelo no lleva a bordo la licencia durante la inspección, se escribirá una constatación de categoría 3. Si antes de la salida del vuelo se recibe la evidencia necesaria para saber que ese tripulante tiene la licencia requerida para el vuelo, se escribirá una constatación de categoría 1. Bajo ninguna circunstancia se permitirá a un tripulante realizar tareas de vuelo sin recibir una confirmación de que posee una licencia en vigor y adecuada al tipo de vuelo. Las licencias españolas de tripulantes técnicos no incluyen fotografía, con lo que se pedirá a los portadores de la misma algún documento que sí la incluya, como por ejemplo, la tarjeta de identificación de la compañía aérea para la que trabajen. Según Ley Orgánica 1/92 sobre Protección de la Seguridad Ciudadana, los agentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad serán los únicos que podrán requerir el DNI para la identificación de las personas. Un inspector SANA/SAFA no lo es y por tanto no podrá él mismo requerir el DNI, aunque sí aceptará esa forma de identificación. - Las licencias tienen las habilitaciones requeridas para el tipo de operación, y no hay limitaciones o restricciones que apliquen a la misma. - La composición de la tripulación cumple con el número mínimo aplicable según el Manual de Operaciones. - La tripulación de vuelo lleva junto con la licencia, el reconocimiento médico válido y apropiado, verificando que esté en vigor y cumple con los condicionantes establecidos en él (lentes de repuesto por ejemplo). - El formato y contenido de los documentos se corresponde con lo descrito en el Reglamento 1178/2011 (Parte ARA) o el Anexo 1 de OACI (para licencias validadas. Los documentos están traducidos al idioma inglés. - Se cumplen los requisitos de edad de la tripulación de vuelo. - Se debe tener en cuenta que cualquier licencia expedida bajo la Parte FCL tiene automáticamente reconocimiento mutuo en los Estados EASA (los 28 de la UE más Islandia, Noruega y Suiza), con lo que cualquier tripulante con una licencia expedida por un miembro de EASA puede ejercer sus privilegios en cualquier aeronave matriculada en cualquier Estado EASA sin necesidad de ningún requerimiento adicional para su validación). En el caso de licencias expedidas por un país que no pertenezca a EASA, comprobar la autentificación de la misma. - Los tripulantes que según su certificado médico requieran lentes correctoras disponen de otras de repuesto. Cumplimiento de requisito de competencia lingüística de nivel 4 en la licencia. El no mencionar expresamente el nivel no constituye por sí mismo una constatación. De todas formas, cuando aparece en la licencia y es 3 o menor, sí que es constatación. Igualmente para las fechas de caducidad de los certificados de competencia lingüística, no hay obligación de que aparezcan, pero si aparecen las fechas y están caducadas, se anotará una constatación. Cuando las circunstancias lo permitan y en ningún caso provoque retraso en el vuelo, se podrá comprobar que los miembros de la tripulación cumplen las limitaciones y requisitos aplicables en materia de tiempo de vuelo, actividad y/o descanso.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A20-01 B2	N	3	REAL DECRETO 57/2002 (RCA)	**7.1.7.5. Equipo de la tripulación de vuelo.** Todo miembro de la tripulación de vuelo debiera llevar consigo lentes correctoras de repuesto, que pueda usar rápidamente cuando haga uso de las atribuciones que le confiere su licencia si ésta establece que fue considerado apto a condición de que usara dichos lentes.	Necesitándose para el vuelo, no hay disponibilidad de lentes correctoras	Detallar situación observada, si piloto/copiloto y operación multipiloto o de un solo piloto.
A20-02 B2	E	3	REGLAMENTO UE Nº 1178/2011	**MED.A.045 Validez, revalidación y renovación de los certificados médicos** a) Validez 1) Los certificados médicos de clase 1 tendrán un plazo de validez de 12 meses. 2) El plazo de validez de los certificados médicos de clase 1 se reducirá a 6 meses en el caso de los titulares de licencia que: i) estén realizando operaciones de transporte aéreo comercial de pasajeros de un solo piloto y hayan cumplido 40 años, o ii) hayan cumplido 60 años. 3) Los certificados médicos de clase 2 tendrán un plazo de validez de: i) 60 meses hasta que el titular de la licencia alcance la edad de 40 años. Los certificados médicos expedidos antes de los 40 años dejarán de ser válidos cuando su titular cumpla 42 años, ii) 24 meses entre las edades de 40 y 50 años. Los certificados médicos expedidos antes de los 50 años dejarán de ser válidos cuando su titular cumpla 51 años, y iii) 12 meses cuando el titular tenga más de 50 años. (4) Los certificados médicos para la licencia LAPL (licencias de piloto de aeronaves ligeras) tendrán un plazo de validez de: i) 60 meses hasta que el titular de la licencia cumpla 40 años. Los certificados médicos expedidos antes de los 40 años dejarán de ser válidos cuando su titular cumpla 42 años, ii) 24 meses cuando el titular tenga más de 40 años. 5) El plazo de validez de un certificado médico, al igual que el de cualquier examen o investigación especial relacionado con el mismo: i) vendrá determinado por la edad del solicitante en la fecha en que se haya realizado el reconocimiento médico, y ii) se calculará a partir de la fecha del reconocimiento médico, en el caso de expedición inicial y de renovación, y a partir de la fecha de expiración del certificado médico anterior, en caso de revalidación.	Certificado médico no válido para las atribuciones que hayan sido ejercidas	Detallar situación observada. Esta constatación incluye el caso de no llevar a bordo el certificado médico o que éste no es válido.

A20-03 B2	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**ORO.FC.100 Composición de la tripulación de vuelo** a) La composición de la tripulación de vuelo y el número de tripulantes de vuelo en los puestos de tripulación previstos no podrá ser inferior al mínimo especificado en el manual de vuelo de la aeronave o en las limitaciones operativas establecidas para la aeronave. b) La tripulación de vuelo incluirá miembros adicionales cuando así lo requiera el tipo de operación y no podrá ser inferior al número establecido en el manual de operaciones. c) Todos los miembros de la tripulación de vuelo serán titulares de una licencia y de habilitaciones expedidas o aceptadas de conformidad con el Reglamento (UE) n o 1178/2011de la Comisión y apropiadas para las funciones que tengan asignadas. d) Un miembro de la tripulación de vuelo podrá ser relevado en vuelo de sus funciones a los mandos por otro miembro de la tripulación de vuelo debidamente cualificado. e) Cuando contrate los servicios de miembros de la tripulación de vuelo que trabajen como autónomos o a tiempo parcial, el operador verificará que se cumplen todos los requisitos aplicables de la presente subparte y los elementos pertinentes del anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) n o 1178/2011, en particular los relativos a la experiencia reciente, teniendo en cuenta todos los servicios prestados por el miembro de la tripulación de vuelo a otros operadores con el fin de determinar, en concreto: 1) el número total de tipos de aeronaves o variantes operadas, y 2) las limitaciones y requisitos aplicables en materia de tiempo de vuelo, actividad y descanso.	Piloto o copiloto no lleva a bordo la licencia de vuelo o no tiene la habilitación de tipo correspondiente	Detallar situación observada.
A20-04 B2	I	3	OACI Anexo 6. Parte I	**9.1.2 Radioperador** La tripulación de vuelo incluirá, por lo menos, una persona titular de una licencia valida, expedida o convalidada por el Estado de matrícula, por la que se autorice el manejo del tipo de equipo radiotransmisor que se emplee.	Ningún miembro de la tripulación posee licencia o habilitación de radiotelegrafía válida	Detallar situación observada.
A20-05 B2	E	3	ORO.FC. 100	**Composición de la tripulación de vuelo** a) La composición de la tripulación de vuelo y el número de tripulantes de vuelo en los puestos de tripulación previstos no podrá ser inferior al mínimo especificado en el manual de vuelo de la aeronave o en las limitaciones operativas establecidas para la aeronave. b) La tripulación de vuelo incluirá miembros adicionales cuando así lo requiera el tipo de operación y no podrá ser inferior al número establecido en el manual de operaciones. c) Todos los miembros de la tripulación de vuelo serán titulares de una licencia y de habilitaciones	Número insuficiente de tripulantes de vuelo	Describir la situación observada comparada con el Manual de Operaciones.

				expedidas o aceptadas de conformidad con el Reglamento (UE) n o 1178/2011de la Comisión (1) y apropiadas para las funciones que tengan asignadas. d) Un miembro de la tripulación de vuelo podrá ser relevado en vuelo de sus funciones a los mandos por otro miembro de la tripulación de vuelo debidamente cualificado. e) Cuando contrate los servicios de miembros de la tripulación de vuelo que trabajen como autónomos o a tiempo parcial, el operador verificará que se cumplen todos los requisitos aplicables de la presente subparte y los elementos pertinentes del anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) n o 1178/2011, en particular los relativos a la experiencia reciente, teniendo en cuenta todos los servicios prestados por el miembro de la tripulación de vuelo a otros operadores con el fin de determinar, en concreto: 1) el número total de tipos de aeronaves o variantes operadas, y 2) las limitaciones y requisitos aplicables en materia de tiempo de vuelo, actividad y descanso.		
A20-06 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.FC. 100. Composición de la tripulación de vuelo** a) La composición de la tripulación de vuelo y el número de tripulantes de vuelo en los puestos de tripulación previstos no podrá ser inferior al mínimo especificado en el manual de vuelo de la aeronave o en las limitaciones operativas establecidas para la aeronave. b) La tripulación de vuelo incluirá miembros adicionales cuando así lo requiera el tipo de operación y no podrá ser inferior al número establecido en el manual de operaciones. c) Todos los miembros de la tripulación de vuelo serán titulares de una licencia y de habilitaciones expedidas o aceptadas de conformidad con el Reglamento (UE) n o 1178/2011de la Comisión (1) y apropiadas para las funciones que tengan asignadas. d) Un miembro de la tripulación de vuelo podrá ser relevado en vuelo de sus funciones a los mandos por otro miembro de la tripulación de vuelo debidamente cualificado. e) Cuando contrate los servicios de miembros de la tripulación de vuelo que trabajen como autónomos o a tiempo parcial, el operador verificará que se cumplen todos los requisitos aplicables de la presente subparte y los elementos pertinentes del anexo I (parte FCL) del Reglamento (UE) n o 1178/2011, en particular los relativos a la experiencia reciente, teniendo en cuenta todos los servicios prestados por el miembro de la tripulación de vuelo a otros operadores con el fin de determinar, en concreto: 1) el número total de tipos de aeronaves o variantes operadas, y 2) las limitaciones y requisitos aplicables en materia de tiempo de vuelo, actividad y descanso. **CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** b) El miembro de la tripulación:	Algún miembro de la tripulación no cumple las limitaciones y requisitos aplicables en materia de tiempo de vuelo, actividad y/o descanso	Detallar situación observada.

				1) informará al comandante de cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o a la seguridad de funcionamiento de la aeronave, en particular los sistemas de emergencia, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación; 2) informará al comandante de todo incidente que haya puesto o hubiera podido poner en peligro la seguridad de la operación, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación; 3) cumplirá los requisitos pertinentes del sistema de notificación de sucesos del operador; 4) respetará todas las limitaciones de los tiempos de vuelo y de servicio (FTL), así como los requisitos en materia de descanso aplicables a sus actividades;		
A20-07 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) 1178/2011**	**FCL.065 Restricción de atribuciones de titulares de licencia de 60 años o más en el transporte aéreo comercial** a) Entre 60 y 64 años. Aviones y helicópteros. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a la edad de 60 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial, excepto: 1) como miembro de una tripulación multipiloto, y 2) siempre que dicho titular sea el único piloto en la tripulación de vuelo que haya alcanzado la edad de 60 años. b) 65 años. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a los 65 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial.	En una operación de transporte aéreo comercial, un tripulante de vuelo ha cumplido la edad de 65 años	Detallar situación observada.
A20-08 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) 1178/2011**	**FCL.065 Restricción de atribuciones de titulares de licencia de 60 años o más en el transporte aéreo comercial** a) Entre 60 y 64 años. Aviones y helicópteros. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a la edad de 60 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial, excepto: 1) como miembro de una tripulación multipiloto, y 2) siempre que dicho titular sea el único piloto en la tripulación de vuelo que haya alcanzado la edad de 60 años. b) 65 años. El titular de una licencia de piloto que haya llegado a los 65 años no actuará como piloto de una aeronave dedicada al transporte aéreo comercial.	En una operación de transporte aéreo comercial, todos los tripulantes de vuelo han cumplido la edad de 60 años	Detallar situación observada.

A20-09	**N**	**3**	**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.7.5. Equipo de la tripulación de vuelo.** Todo miembro de la tripulación de vuelo debiera llevar consigo lentes correctoras de repuesto, que pueda usar rápidamente cuando haga uso de las atribuciones que le confiere su licencia si ésta establece que fue considerado apto a condición de que usara dichos lentes.	Lentes correctoras de repuesto no disponibles para operaciones de un solo piloto	Detallar situación observada.
B2	**E**		**REGLAMENTO (UE) 1178/2011**	**MED.B.070 Sistema visual** (...) j) Gafas y lentes de contacto. Si un requisito visual se cumple únicamente con el uso de corrección: 1) i) para la visión lejana, se deberán llevar las gafas o lentes de contacto siempre que se ejerzan las atribuciones de la(s) licencia(s) correspondiente(s), ii) para la visión cercana, se deberá tener disponible un par de gafas siempre que se ejerzan las atribuciones de la(s) licencia(s) correspondiente(s); 2) se deberá tener disponible un par de gafas de repuesto de similar corrección para su uso inmediato siempre que se ejerzan las atribuciones de la(s) licencia(s) correspondiente(s);		
A20-10 **B2**	**N**	**3**	**Orden FOM/896/2010, de 6 de abril**	**Artículo 3. Anotación del requisito de competencia lingüística.** 1. Los titulares de una licencia de piloto, de avión o helicóptero, de alumno controlador de tránsito aéreo o de controlador de tránsito aéreo emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, deberán tener anotado en su licencia el nivel de competencia lingüística requerido para el ejercicio de sus funciones. 2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea realizará únicamente anotaciones del nivel de competencia lingüística en los idiomas castellano e inglés. Para obtener la indicada anotación, los titulares de una licencia de piloto deberán disponer, además, de atribuciones de radiotelefonía en el idioma de que se trate. 3. El nivel de competencia lingüística en castellano e inglés se anotará en la licencia a través de una «anotación de idioma», que se ajustará al resultado de la evaluación de la competencia lingüística del interesado. **Artículo 4. Niveles de competencia lingüística y plazos de eficacia de las anotaciones.** 1. Las anotaciones del nivel de competencia lingüística se referirán a los siguientes niveles de la escala de calificación de la competencia lingüística de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI),	No se encuentra el certificado de competencia lingüística de piloto o copiloto o el nivel es menor que el nivel 4, mínimo requerido	Indicar piloto o copiloto y nivel de competencia.

				recogida en el anexo I: a) Nivel operacional (4). b) Nivel avanzado (5). c) Nivel experto (6). 2. Las anotaciones del nivel de competencia lingüística tendrán los siguientes periodos de eficacia: a) Anotación de nivel de competencia lingüística a nivel operacional (4): Tres años. b) Anotación de nivel de competencia lingüística a nivel avanzado (5): Seis años. c) Anotación de nivel de competencia lingüística a nivel experto (6): Eficacia permanente. 3. La anotación del nivel de competencia lingüística correspondiente a los niveles operacional (4) y avanzado (5) habrá de ser renovada al término de su plazo de eficacia, para lo cual el interesado deberá someterse a una nueva evaluación de su nivel de competencia lingüística. 4. El periodo de eficacia de la anotación se contará a partir de la fecha de su expedición, en el caso de la primera anotación, y de la fecha de expiración de la anotación anterior, en las sucesivas, siempre que se supere una nueva evaluación de conformidad con el previsto en el artículo 5.2 en los tres meses previos a la fecha de caducidad de la anotación. En el caso de que la renovación de la anotación del nivel de competencia lingüística se efectúe después de expirar la eficacia de la anotación anterior, el nuevo periodo de eficacia se contará a partir de la fecha en la que se superó la evaluación.		
A20-11 **B2**	**N**	**2**	**Orden FOM/896/2010, de 6 de abril**	**Artículo 3. Anotación del requisito de competencia lingüística.** 1. Los titulares de una licencia de piloto, de avión o helicóptero, de alumno controlador de tránsito aéreo o de controlador de tránsito aéreo emitida por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, deberán tener anotado en su licencia el nivel de competencia lingüística requerido para el ejercicio de sus funciones. 2. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea realizará únicamente anotaciones del nivel de competencia lingüística en los idiomas castellano e inglés. Para obtener la indicada anotación, los titulares de una licencia de piloto deberán disponer, además, de atribuciones de radiotelefonía en el idioma de que se trate. 3. El nivel de competencia lingüística en castellano e inglés se anotará en la licencia a través de una «anotación de idioma», que se ajustará al resultado de la evaluación de la competencia lingüística del interesado. **Artículo 4. Niveles de competencia lingüística y plazos de eficacia de las anotaciones.**	La licencia de piloto o copiloto tiene caducada el certificado de competencia lingüística en inglés	Indicar fecha de caducidad, piloto o copiloto y nivel de competencia.

				1. Las anotaciones del nivel de competencia lingüística se referirán a los siguientes niveles de la escala de calificación de la competencia lingüística de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), recogida en el anexo I: a) Nivel operacional (4). b) Nivel avanzado (5). c) Nivel experto (6). 2. Las anotaciones del nivel de competencia lingüística tendrán los siguientes periodos de eficacia: a) Anotación de nivel de competencia lingüística a nivel operacional (4): Tres años. b) Anotación de nivel de competencia lingüística a nivel avanzado (5): Seis años. c) Anotación de nivel de competencia lingüística a nivel experto (6): Eficacia permanente. 3. La anotación del nivel de competencia lingüística correspondiente a los niveles operacional (4) y avanzado (5) habrá de ser renovada al término de su plazo de eficacia, para lo cual el interesado deberá someterse a una nueva evaluación de su nivel de competencia lingüística. 4. El periodo de eficacia de la anotación se contará a partir de la fecha de su expedición, en el caso de la primera anotación, y de la fecha de expiración de la anotación anterior, en las sucesivas, siempre que se supere una nueva evaluación de conformidad con el previsto en el artículo 5.2 en los tres meses previos a la fecha de caducidad de la anotación. En el caso de que la renovación de la anotación del nivel de competencia lingüística se efectúe después de expirar la eficacia de la anotación anterior, el nuevo periodo de eficacia se contará a partir de la fecha en la que se superó la evaluación.		

A20-12 B2	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** c) El miembro de la tripulación no ejercerá ninguna función a bordo de una aeronave: 1) cuando se encuentre bajo los efectos de sustancias psicoactivas o del alcohol, o cuando se encuentre incapacitado debido a lesiones, fatiga, medicación, enfermedad o cualquier otra causa similar; 2) mientras no haya transcurrido un plazo razonable tras haber efectuado una inmersión submarina o una donación de sangre; 3) si no cumple los requisitos médicos aplicables; 4) si duda de su capacidad para realizar las tareas asignadas, o 5) si sabe que padece o puede padecer fatiga, tal como se indica en el punto 7.f, del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, o se siente incapacitado, hasta el extremo de que se ponga en peligro el vuelo.	Algún tripulante de vuelo no dispone de gafas de repuesto según indica su certificado médico	Detallar situación observada.
	N		REAL DECRETO 57/2002 (RCA)	**7.1.7.5. Equipo de la tripulación de vuelo.** Todo miembro de la tripulación de vuelo debiera llevar consigo lentes correctoras de repuesto, que pueda usar rápidamente cuando haga uso de las atribuciones que le confiere su licencia si ésta establece que fue considerado apto a condición de que usara dichos lentes.		
A20-13 B2	N	1	REGLAMENTO (UE) 1178/2011	**FCL.045 Obligación de portar y presentar los documentos** a) El piloto deberá portar siempre una licencia válida y un certificado médico válido cuando ejerza las atribuciones de la licencia. b) El piloto portará también un documento de identificación personal que contenga su fotografía.	El tripulante no lleva a bordo la licencia de vuelo y/o certificado médico, pero antes de la salida del vuelo se recibe la evidencia necesaria	Detallar situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A21	**Diario de abordo**	Comprobar: - Se encuentra a bordo. - El contenido del diario de abordo de la aeronave se ajusta a los requerimientos y está correctamente cumplimentado. Según REAL DECRETO 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea: *"7.1.8.4. Libro de a bordo.* *7.1.8.4.1. El libro de a bordo del avión contendrá los siguientes datos, clasificados con los números romanos correspondientes que se dan a continuación:* *I- Nacionalidad y matrícula del avión.* *II- Fecha.* *III- Nombre de los tripulantes.* *IV- Asignación de obligaciones a los tripulantes.* *V- Lugar de salida.* *VI- Lugar de llegada.* *VII- Hora de salida.* *VIII - Hora de llegada.* *IX- Horas de vuelo.* *X- Naturaleza del vuelo (de carácter particular, trabajo aéreo, regular o no regular).* *XI- Incidentes, observaciones, en caso de haberlos.* *XII- Firma de personas a cargo.* *7.1.8.4.2. Las anotaciones del libro de a bordo, debieran llevarse al día y hacerse con tinta o lápiz tinta.* *7.1.8.4.3. Se conservarán los libros de a bordo completados, para proporcionar un registro continuo de las operaciones realizadas en los últimos seis meses."*

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A21-01 **C4**	E	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** **a)** A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 9) el diario de a bordo, o equivalente, de la aeronave; (...) **b)** No obstante lo dispuesto en la letra a), para las operaciones de transporte de pasajeros de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) diurnas con aeronaves distintas de aeronaves propulsadas complejas que despeguen y aterricen en el mismo aeródromo o zona de operaciones en menos de 24 horas, o que permanezcan dentro de una zona local especificada en el manual de operaciones, los siguientes documentos e información podrán mantenerse en el aeródromo o zona de operaciones: 1) el certificado de niveles de ruido; 2) la licencia de radio de la aeronave; 3) el diario de a bordo o un registro equivalente;	Sin evidencia de que el diario de abordo se encuentre en la aeronave	Detallar situación observada.
A21-02 **C4**	E	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** **a)** A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 9) el diario de a bordo, o equivalente, de la aeronave; (...) **b)** No obstante lo dispuesto en la letra a), para las operaciones de transporte de pasajeros de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) diurnas con aeronaves distintas de aeronaves propulsadas complejas que despeguen y aterricen en el mismo aeródromo o zona de operaciones en menos de 24 horas, o que permanezcan dentro de una zona local especificada en el manual de operaciones, los siguientes documentos e información podrán mantenerse en el aeródromo o zona de operaciones: 1) el certificado de niveles de ruido; 2) la licencia de radio de la aeronave; 3) el diario de a bordo o un registro equivalente;	Diario de abordo incorrectamente cumplimentado o incompleto	Detallar situación observada: datos incorrectos, firmas, falta algún vuelo, registros con campos sin rellenar, etc.

A21-03 **C4**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** **a)** A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 9) el diario de a bordo, o equivalente, de la aeronave; (...) **b)** No obstante lo dispuesto en la letra a), para las operaciones de transporte de pasajeros de acuerdo con las reglas de vuelo visual (VFR) diurnas con aeronaves distintas de aeronaves propulsadas complejas que despeguen y aterricen en el mismo aeródromo o zona de operaciones en menos de 24 horas, o que permanezcan dentro de una zona local especificada en el manual de operaciones, los siguientes documentos e información podrán mantenerse en el aeródromo o zona de operaciones: 1) el certificado de niveles de ruido; 2) la licencia de radio de la aeronave; 3) el diario de a bordo o un registro equivalente;	Datos incoherentes o contradictorios escritos en el diario de abordo	Detallar situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A22	**Certificado de aptitud para el servicio (CRS)**	Comprobar: - Las tareas de mantenimiento realizadas han sido aceptadas mediante la firma del comandante, que acepta la aeronave. - La validez del Certificado de aptitud para el servicio (CRS), y que no haya caducado. - Hay evidencias de que todas las tareas de mantenimiento requeridas en el Registro Técnico han sido realizadas de acuerdo con el programa de mantenimiento. - Cuando la aeronave vaya a ser operada bajo requerimientos ETOPS, verificar que dichos requerimientos se cumplen. No se requiere disponer a bordo de un CRS posterior a un mantenimiento programado. Es suficiente verificar que el comandante entiende que el avión es aeronavegable y que se ha emitido un CRS.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A22-01 **C4**	E	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 12) se cerciorará de que se haya efectuado la inspección prevuelo, de conformidad con los requisitos del anexo I del Reglamento (CE) n o 2042/2003; **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo** (...) b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;	Declaración de mantenimiento con fecha de mantenimiento vencida	Detallar situación observada.
			REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la		

				aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar.		
A22-02	E	2	**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**145.A.50 Certificación de mantenimiento** **(a)** El personal certificador debidamente autorizado expedirá un certificado de aptitud para el servicio en nombre de la organización cuando se haya verificado que todo el mantenimiento solicitado ha sido realizado correctamente por la organización de conformidad con los procedimientos establecidos en la sección 145.A.70, teniendo en cuenta la disponibilidad y utilización de los datos de mantenimiento especificados en la sección 145.A.45. Asimismo se verificará que no existen disconformidades conocidas que puedan poner seriamente en peligro la seguridad del vuelo. **(b)** Se expedirá un certificado de aptitud para el servicio previo al vuelo en el momento de finalizarse cualquier programa de mantenimiento. **(c)** Los nuevos defectos detectados o las órdenes de trabajo de mantenimiento que se aprecien incompletas durante el mantenimiento mencionado se pondrán en conocimiento del operador de aeronaves a los efectos específicos de obtener su aceptación de la rectificación de los defectos o la finalización de los elementos que falten en las órdenes de trabajo de mantenimiento. Si el operador de aeronaves decide que no se realice el mantenimiento mencionado en este apartado, se aplicará el apartado (e). **(d)** Se expedirá un certificado de aptitud para el servicio en el momento de finalizarse el mantenimiento en un elemento desmontado de la aeronave. El certificado de aptitud autorizado o la etiqueta de aprobación de aeronavegabilidad identificada como formulario EASA 1 en el Apéndice I de esta parte constituye el certificado de aptitud para el servicio del elemento. Si una organización mantiene un elemento para su propio uso, podrá no ser necesario el formulario EASA 1 en función de los procedimientos de declaración de aptitud para el servicio que aplique la organización internamente y que se hayan definido en la memoria. **(e)** No obstante lo dispuesto en el apartado a), si la organización no puede completar todo el mantenimiento solicitado, podrá expedir un certificado de aptitud para el servicio dentro de las limitaciones aprobadas. La organización indicará este hecho en el certificado de aptitud para el servicio de la aeronave antes de expedirlo. **(f)** f) Como excepción al apartado a) y 145.A.42, si una aeronave está en tierra en un centro distinto de la estación de línea principal o de la base de mantenimiento principal por falta de disponibilidad de un elemento con el certificado de aptitud apropiado, es admisible instalar temporalmente un elemento sin dicho certificado durante un máximo de 30 horas de vuelo o	Certificado de actitud para el servicio (CRS) con datos de trazabilidad incorrectos o incompletos	Detallar situación observada.

C4				hasta que la aeronave vuelva por primera vez a la estación de línea principal o a la base de mantenimiento principal —lo que ocurra primero— siempre que el operador de la aeronave lo acepte y que el mencionado elemento disponga de un certificado de aptitud adecuado pero por lo demás cumpla todos los requisitos aplicables de mantenimiento y operación. Los elementos mencionados se desmontarán al alcanzarse el límite de tiempo prescrito a menos que entretanto se haya obtenido un certificado de aptitud adecuado con arreglo al apartado a) y 145.A.42.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A23	**Notificación y rectificación de diferidos (incluido Registro Técnico)**	Comprobar: - El número de defectos diferidos. - Los defectos (daños menores y mayores, pérdidas, abolladuras, etc), han sido correctamente deben estar notificados.) - Todos los defectos diferidos incluyen el límite de tiempo para corregirlos, y han cumplido o están cumpliendo con dichos límites. Si los plazos están extendidos, verificar que la compañía tiene autoextensión, o en su caso, que está incluida la aprobación de AESA para la extensión del diferido. - Los diferidos están de acuerdo con los datos de mantenimiento (MEL, CDL, AMM, SRM, etc.), y pospuestos por personal autorizado para ello. - Los diferidos no se abren y se cierran reiterativamente sin solucionar el problema. No hay ningún requisito para que las entradas del Registro Técnico de la aeronave se realicen en un idioma específico, pero siempre deberá ser comprensible para la tripulación de vuelo. La notificación y evaluación de los defectos puede no encontrarse a bordo sin que esto constituya una constatación.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A23-01	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;	Defecto diferido abierto con intervalo de rectificación MEL caducado	Detallar situación observada.
			REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar.		

				4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento.		
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** a) El miembro de la tripulación será responsable de la ejecución correcta de las funciones: 1) relacionadas con la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes, y 2) especificadas en las instrucciones y procedimientos establecidos en el manual de operaciones. b) El miembro de la tripulación: 1) informará al comandante de cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o a la seguridad de funcionamiento de la aeronave, en particular los sistemas de emergencia, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación;		
B6			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable. d) Además de la lista de elementos, en la MEL figurará: 1) un preámbulo, que incluirá orientaciones y definiciones para uso de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento que utilizará la MEL; 2) el estado de revisión de la MMEL en la que se basa la MEL y el estado de revisión de MEL; 3) el ámbito de aplicación, la extensión y el objetivo de la MEL. e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL; 2) establecerá un programa eficaz de rectificaciones; 3) solo operará la aeronave después de que haya expirado el intervalo de rectificación especificado en la MEL cuando:		

				i) la deficiencia haya sido rectificada, o ii) el intervalo de rectificación se haya prolongado de conformidad con la letra f).		
A23-02 B6	E	3	REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.801 Certificado de aptitud para el servicio de una aeronave** a) Excepto en el caso de aeronaves declaradas aptas para el servicio por una organización conforme a la parte 145, el certificado de aptitud para el servicio se expedirá conforme a esta subparte. b) Deberá expedirse un certificado de aptitud para el servicio previo al vuelo en el momento de finalizar cualquier tarea de mantenimiento. Cuando se verifique que se han realizado todos los trabajos de mantenimiento requeridos, deberá expedirse un certificado de aptitud para el servicio: 1. por parte de personal certificador debidamente autorizado, en representación de la organización de mantenimiento aprobada según la subparte F de M.A.; 2. excepto en el caso de tareas de mantenimiento complejas relacionadas en el apéndice 7, por personal certificador que cumpla los requisitos de la parte 66; 3. por el piloto-propietario según M.A.803.	Acción requerida de mantenimiento no llevada a cabo de acuerdo a datos aprobados	Detallar situación observada: (MEL, procedimientos operacionales y/o de mantenimiento de la MEL, AMM, SRM...).
A23-03 B6	E	3	REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.401 Datos de mantenimiento** a) La persona u organización que realice el mantenimiento de una aeronave deberá tener acceso y utilizar únicamente los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables para la realización de actividades de mantenimiento, incluidas las modificaciones y reparaciones.	Acción requerida de mantenimiento no realizada o no llevada a cabo de acuerdo a instrucciones aplicables MEL/AMM/SRM	Detallar situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;		
A23-04 B6	E	3	REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.401 Datos de mantenimiento** a) La persona u organización que realice el mantenimiento de una aeronave deberá tener acceso y utilizar únicamente los datos de mantenimiento actuales que sean aplicables para la realización de actividades de mantenimiento, incluidas las modificaciones y reparaciones.	Defecto diferido pero sin aplicar correctamente los procedimientos operativos, de mantenimiento u otros descritos en la MEL	Detallar situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa		

				y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;		
A23-05 **B6**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**M.A.402 Realización del mantenimiento (...)** b) Todas las tareas de mantenimiento deberán realizarse utilizando las herramientas, equipos y materiales especificados en los datos de mantenimiento mencionados en M.A.401, a menos que se especifique otra cosa en la parte 145. Cuando sea necesario, las herramientas y equipos se deberán controlar y calibrar conforme a una norma reconocida oficialmente. c) La zona en la que se lleven a cabo las tareas de mantenimiento estará bien organizada y limpia de suciedad y contaminación. d) Todas las tareas de mantenimiento deberán realizarse respetando las limitaciones ambientales especificadas en los datos de mantenimiento mencionados en M.A.401. e) En caso de inclemencias meteorológicas o de trabajos de mantenimiento de larga duración, se utilizarán instalaciones apropiadas.	Personal de mantenimiento trabajando en la aeronave sin usar herramientas adecuadas	Detallar situación observada.
A23-06	**E**	**3**	**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar. 4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento.	Entrada en el Registro Técnico no entendida por los miembros de la tripulación de vuelo	Detallar situación observada.

			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** a) El miembro de la tripulación será responsable de la ejecución correcta de las funciones: 1) relacionadas con la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes, y 2) especificadas en las instrucciones y procedimientos establecidos en el manual de operaciones. b) El miembro de la tripulación: 1) informará al comandante de cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o a la seguridad de funcionamiento de la aeronave, en particular los sistemas de emergencia, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación; **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: 1) será responsable de la seguridad de todos los tripulantes, pasajeros y carga a bordo desde el momento de su entrada en el avión hasta que lo abandone al final del vuelo; 2) será responsable de la operación y seguridad de la aeronave: i) para aviones, desde el momento en que el avión esté a punto de empezar el rodaje antes del despegue hasta el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, ii) para helicópteros, cuando los rotores giran; **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;		
			REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.403 Defectos de la aeronave (...)** c) Cualquier defecto de la aeronave que no ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá rectificarse tan pronto como sea factible, a partir de la fecha en que se detectó el defecto y en el plazo que pueda haberse especificado en los datos de mantenimiento. d) Cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo deberá registrarse en el sistema de registro de mantenimiento de la aeronave mencionado en M.A.305 o en el registro técnico del operador mencionado en M.A.306, según corresponda.		

	N		REAL DECRETO 57/2002 (RCA)	**7.1.3.3. Preparación de los vuelos.** No se iniciará ningún vuelo hasta que se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el Comandante de la aeronave ha comprobado que: a) <u>el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad;</u> b) los instrumentos y equipos prescritos en 7.1.5., para el tipo de operación que vaya a efectuarse, están instalados y son suficientes para realizar el vuelo; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión;		
B6			REAL DECRETO 57/2002 (RCA)	**7.1.3.5. Obligaciones del Comandante de aeronave.** (...) 7.1.3.5.3. El Comandante de aeronave tendrá la obligación de notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por los medios más rápidos disponibles, cualquier accidente en relación con el avión en el cual resulte herida o muerta alguna persona, o se causen daños considerables al avión o a la propiedad. 7.1.3.5.4. El Comandante de aeronave tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.		
A23-07	N	3	REAL DECRETO 57/2002 (RCA)	**7.1.3.3. Preparación de los vuelos.** No se iniciará ningún vuelo hasta que se hayan completado los formularios de preparación del vuelo en los que se certifique que el Comandante de la aeronave ha comprobado que: a) <u>el avión reúne condiciones de aeronavegabilidad;</u> b) los instrumentos y equipos prescritos en 7.1.5., para el tipo de operación que vaya a efectuarse, están instalados y son suficientes para realizar el vuelo; c) se ha obtenido la conformidad (visto bueno) de mantenimiento del avión;	Acción de mantenimiento apuntada en el Registro Técnico pero no llevada a cabo	Detallar situación observada.
B6	E		REGLAMENTO (UE) Nº 216/2008	**6. Mantenimiento de la aeronavegabilidad** 6.a. La aeronave no se utilizará a menos que: i) se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad, ii) el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en funcionamiento, iii) el documento de aeronavegabilidad de la aeronave sea válido, y iv) se haya efectuado el mantenimiento de la aeronave de acuerdo con su programa de mantenimiento. (...) 6.d. La aeronave no se utilizará a menos que haya sido autorizada para el servicio por personas u		

				organizaciones cualificadas, una vez efectuado su mantenimiento. La autorización para el servicio firmada debe contener, en particular, los detalles básicos de las operaciones de mantenimiento realizadas. **8.a.3.** el operador establecerá una MEL o un documento equivalente teniendo en cuenta lo siguiente: i) el documento asegurará la operación de la aeronave, en condiciones especificadas, con determinados instrumentos, elementos del equipamiento o funciones no operativas al comienzo del vuelo, ii) este documento se elaborará para cada aeronave individual, teniendo en cuenta las condiciones operativas y de mantenimiento del operador pertinentes, y iii) la MEL deberá estar basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), si está disponible, y no debe ser menos restrictiva que la propia MMEL;		
A23-08	E	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; **ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable. d) Además de la lista de elementos, en la MEL figurará: 1) un preámbulo, que incluirá orientaciones y definiciones para uso de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento que utilizará la MEL; 2) el estado de revisión de la MMEL en la que se basa la MEL y el estado de revisión de MEL; 3) el ámbito de aplicación, la extensión y el objetivo de la MEL. e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no	Defecto diferido cerrado fuera de plazo y la aeronave operó en ese periodo	Detallar situación observada.

				será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL; 2) establecerá un programa eficaz de rectificaciones; 3) solo operará la aeronave después de que haya expirado el intervalo de rectificación especificado en la MEL cuando: i) la deficiencia haya sido rectificada, o ii) el intervalo de rectificación se haya prolongado de conformidad con la letra f). **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL);		
			REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar. 4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento. b) El sistema de registro técnico de la aeronave y toda modificación subsiguiente deberá ser aprobada por la autoridad competente. c) El operador deberá garantizar que el registro técnico de la aeronave se mantiene durante 36 meses después de la fecha de la última anotación.		

B6				**M.A.403 Defectos de la aeronave (...)** c) Cualquier defecto de la aeronave que no ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá rectificarse tan pronto como sea factible, a partir de la fecha en que se detectó el defecto y en el plazo que pueda haberse especificado en los datos de mantenimiento. d) Cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo deberá registrarse en el sistema de registro de mantenimiento de la aeronave mencionado en M.A.305 o en el registro técnico del operador mencionado en M.A.306, según corresponda.		
	N		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.5. Obligaciones del Comandante de aeronave.** (...) 7.1.3.5.3. El Comandante de aeronave tendrá la obligación de notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por los medios más rápidos disponibles, cualquier accidente en relación con el avión en el cual resulte herida o muerta alguna persona, o se causen daños considerables al avión o a la propiedad. 7.1.3.5.4. El Comandante de aeronave tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.		
A23-09	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;	Defecto conocido sin evidencia de estar notificado y/o evaluado	Detallar situación observada.
			REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones		

				periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar. 4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento. b) El sistema de registro técnico de la aeronave y toda modificación subsiguiente deberá ser aprobada por la autoridad competente. c) El operador deberá garantizar que el registro técnico de la aeronave se mantiene durante 36 meses después de la fecha de la última anotación. **M.A.403 Defectos de la aeronave** a) Cualquier defecto de la aeronave que ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo rectificarse antes del vuelo. b) Únicamente el personal certificador autorizado según M.A.801b)1, M.A.801b)2 o la Parte 145 puede decidir, usando datos de mantenimiento mencionados en M.A.401, si un determinado defecto de la aeronave pone en peligro seriamente la seguridad del vuelo, y por tanto decidir qué rectificación es necesaria y cuándo debería realizarse y qué rectificación puede posponerse. Sin embargo, esto no será de aplicación cuando: 1. el piloto al mando utilice la lista de equipo mínimo aprobado exigida por la autoridad competente; o 2. la autoridad competente define como aceptable el defecto de la aeronave; c) Cualquier defecto de la aeronave que no ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá rectificarse tan pronto como sea factible, a partir de la fecha en que se detectó el defecto y en el plazo que pueda haberse especificado en los datos de mantenimiento. d) Cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo deberá registrarse en el sistema de registro de mantenimiento de la aeronave mencionado en M.A.305 o en el registro técnico del operador mencionado en M.A.306, según corresponda.		
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** (...) b) El miembro de la tripulación: 1) informará al comandante de cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o a la seguridad de funcionamiento de la aeronave, en particular los sistemas de emergencia, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación;		

				CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: 1) será responsable de la seguridad de todos los tripulantes, pasajeros y carga a bordo desde el momento de su entrada en el avión hasta que lo abandone al final del vuelo; 2) será responsable de la operación y seguridad de la aeronave: i) para aviones, desde el momento en que el avión esté a punto de empezar el rodaje antes del despegue hasta el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, ii) para helicópteros, cuando los rotores giran; **ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable. d) Además de la lista de elementos, en la MEL figurará: 1) un preámbulo, que incluirá orientaciones y definiciones para uso de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento que utilizará la MEL; 2) el estado de revisión de la MMEL en la que se basa la MEL y el estado de revisión de MEL; 3) el ámbito de aplicación, la extensión y el objetivo de la MEL. e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL; 2) establecerá un programa eficaz de rectificaciones; 3) solo operará la aeronave después de que haya expirado el intervalo de rectificación especificado en la MEL cuando: i) la deficiencia haya sido rectificada, o ii) el intervalo de rectificación se haya prolongado de conformidad con la letra f).		

B6	N		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.5. Obligaciones del Comandante de aeronave.** (...) 7.1.3.5.3. El Comandante de aeronave tendrá la obligación de notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por los medios más rápidos disponibles, cualquier accidente en relación con el avión en el cual resulte herida o muerta alguna persona, o se causen daños considerables al avión o a la propiedad. 7.1.3.5.4. El Comandante de aeronave tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.		
A23-10	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; **CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** (...) b) El miembro de la tripulación: 1) informará al comandante de cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o a la seguridad de funcionamiento de la aeronave, en particular los sistemas de emergencia, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación; **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL); **ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro	No hay evidencias de que se hayan identificado ni evaluado daños significativos	Detallar situación observada.

				de un plazo razonable. d) Además de la lista de elementos, en la MEL figurará: 1) un preámbulo, que incluirá orientaciones y definiciones para uso de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento que utilizará la MEL; 2) el estado de revisión de la MMEL en la que se basa la MEL y el estado de revisión de MEL; 3) el ámbito de aplicación, la extensión y el objetivo de la MEL. e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL; 2) establecerá un programa eficaz de rectificaciones; 3) solo operará la aeronave después de que haya expirado el intervalo de rectificación especificado en la MEL cuando: i) la deficiencia haya sido rectificada, o ii) el intervalo de rectificación se haya prolongado de conformidad con la letra f).		

			REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar. 4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento. **M.A.403 Defectos de la aeronave (...)** c) Cualquier defecto de la aeronave que no ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá rectificarse tan pronto como sea factible, a partir de la fecha en que se detectó el defecto y en el plazo que pueda haberse especificado en los datos de mantenimiento. d) Cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo deberá registrarse en el sistema de registro de mantenimiento de la aeronave mencionado en M.A.305 o en el registro técnico del operador mencionado en M.A.306, según corresponda.		
B6	**N**		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.5. Obligaciones del Comandante de aeronave.** (...) 7.1.3.5.3. El Comandante de aeronave tendrá la obligación de notificar a la autoridad correspondiente más próxima, por los medios más rápidos disponibles, cualquier accidente en relación con el avión en el cual resulte herida o muerta alguna persona, o se causen daños considerables al avión o a la propiedad. 7.1.3.5.4. El Comandante de aeronave tendrá la obligación de notificar al explotador, al terminar el vuelo, todos los defectos que note o que sospeche que existan en el avión.		

A23-11	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; **ORO.MLR.115 Registros** a) Los registros de las actividades mencionadas en ORO.GEN.200 se conservarán durante al menos 5 años. b) La siguiente información utilizada para la preparación y ejecución de un vuelo y los informes conexos se conservarán durante 3 meses: 1) el plan operativo de vuelo, en su caso; 2) documentación informativa específica de la ruta dirigida a los pilotos (NOTAM) y de los servicios de información aeronáutica (AIS), si el operador la edita; 3) documentación de masa y centrado; 4) notificación de cargas especiales, incluida la información por escrito al comandante/piloto al mando acerca de las mercancías peligrosas; 5) el diario de a bordo o un registro equivalente, y 6) los informes de vuelo para registrar los detalles de cualquier incidencia o cualquier acontecimiento que el comandante/piloto al mando considere necesario comunicar o registrar.	Acción rectificadora no registrada adecuadamente	Detallar situación observada.
B6			**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar. 4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento.		

				M.A.403 Defectos de la aeronave (...) c) Cualquier defecto de la aeronave que no ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá rectificarse tan pronto como sea factible, a partir de la fecha en que se detectó el defecto y en el plazo que pueda haberse especificado en los datos de mantenimiento. d) Cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo deberá registrarse en el sistema de registro de mantenimiento de la aeronave mencionado en M.A.305 o en el registro técnico del operador mencionado en M.A.306, según corresponda.		
A23-12	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 216/2008**	**8.a.3.** el operador establecerá una MEL o un documento equivalente teniendo en cuenta lo siguiente: i) el documento asegurará la operación de la aeronave, en condiciones especificadas, con determinados instrumentos, elementos del equipamiento o funciones no operativas al comienzo del vuelo, ii) este documento se elaborará para cada aeronave individual, teniendo en cuenta las condiciones operativas y de mantenimiento del operador pertinentes, y iii) la MEL deberá estar basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL), si está disponible, y no debe ser menos restrictiva que la propia MMEL;	Defecto diferido con plazo de corrección incorrecto pero sin haber excedido el plazo permitido	Detallar situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL); **ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1702/2003.		

				b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable. d) Además de la lista de elementos, en la MEL figurará: 1) un preámbulo, que incluirá orientaciones y definiciones para uso de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento que utilizará la MEL; 2) el estado de revisión de la MMEL en la que se basa la MEL y el estado de revisión de MEL; 3) el ámbito de aplicación, la extensión y el objetivo de la MEL. e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL; 2) establecerá un programa eficaz de rectificaciones; 3) solo operará la aeronave después de que haya expirado el intervalo de rectificación especificado en la MEL cuando: i) la deficiencia haya sido rectificada, o ii) el intervalo de rectificación se haya prolongado de conformidad con la letra f).		
B6			**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar. 4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento.		

A23-13	E	1	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; **CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** (...) b) El miembro de la tripulación: 1) informará al comandante de cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o a la seguridad de funcionamiento de la aeronave, en particular los sistemas de emergencia, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación; **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL); **ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable. d) Además de la lista de elementos, en la MEL figurará: 1) un preámbulo, que incluirá orientaciones y definiciones para uso de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento que utilizará la MEL; 2) el estado de revisión de la MMEL en la que se basa la MEL y el estado de revisión de MEL; 3) el ámbito de aplicación, la extensión y el objetivo de la MEL. e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no	Defecto diferido con una incorrecta referencia MEL/CDL	Detallar situación observada.

				será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL; 2) establecerá un programa eficaz de rectificaciones; 3) solo operará la aeronave después de que haya expirado el intervalo de rectificación especificado en la MEL cuando: i) la deficiencia haya sido rectificada, o ii) el intervalo de rectificación se haya prolongado de conformidad con la letra f).		
B6			**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar. 4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento. **M.A.403 Defectos de la aeronave (...)** c) Cualquier defecto de la aeronave que no ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá rectificarse tan pronto como sea factible, a partir de la fecha en que se detectó el defecto y en el plazo que pueda haberse especificado en los datos de mantenimiento. d) Cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo deberá registrarse en el sistema de registro de mantenimiento de la aeronave mencionado en M.A.305 o en el registro técnico del operador mencionado en M.A.306, según corresponda.		

A23-14	E	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; **CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** (...) b) El miembro de la tripulación: 1) informará al comandante de cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o a la seguridad de funcionamiento de la aeronave, en particular los sistemas de emergencia, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación; **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL); **ORO.MLR.105 Lista de equipo mínimo** a) Se establecerá una lista de equipo mínimo (MEL) de acuerdo con lo especificado en el punto 8.a.3. del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, basada en la lista maestra de equipo mínimo (MMEL) pertinente, conforme a lo definido en los datos establecidos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 1702/2003. b) La MEL y cualquier modificación de la misma deberán ser aprobadas por la autoridad competente. c) Después de cualquier cambio aplicable a la MMEL, el operador procederá a modificar la MEL dentro de un plazo razonable. d) Además de la lista de elementos, en la MEL figurará: 1) un preámbulo, que incluirá orientaciones y definiciones para uso de la tripulación de vuelo y del personal de mantenimiento que utilizará la MEL; 2) el estado de revisión de la MMEL en la que se basa la MEL y el estado de revisión de MEL; 3) el ámbito de aplicación, la extensión y el objetivo de la MEL. e) El operador: 1) establecerá intervalos de rectificación para cada instrumento, equipo o función que se encuentre fuera de servicio y esté incluido en la MEL; el intervalo de rectificación de la MEL no	Defecto cerrado pero no notificado como tal en la lista de defectos diferidos (DDL)/defectos diferidos pendientes (HIL).	Detallar situación observada.

				será menos restrictivo que el intervalo de rectificación correspondiente de la MMEL; 2) establecerá un programa eficaz de rectificaciones; 3) solo operará la aeronave después de que haya expirado el intervalo de rectificación especificado en la MEL cuando: i) la deficiencia haya sido rectificada, o ii) el intervalo de rectificación se haya prolongado de conformidad con la letra f).		
B6			**REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003**	**M.A.306 Registro técnico del operador** a) En el caso de transporte aéreo comercial, además de los requisitos de M.A.305, el operador deberá utilizar un sistema de registro técnico de la aeronave que contenga la siguiente información referida a cada aeronave: 1. Información sobre cada vuelo, necesaria para garantizar la seguridad continuada del vuelo. 2. El certificado vigente de aptitud para el servicio de la aeronave. 3. La declaración de mantenimiento vigente que refleje la situación actual del mantenimiento de la aeronave en cuanto al próximo mantenimiento programado y aquel que, fuera de revisiones periódicas, sea necesario realizar, salvo en el caso que la autoridad competente autorice que dicha declaración figure en otro lugar. 4. Todas las rectificaciones de los defectos diferidos pendientes que afecten a la operación de la aeronave. 5. Todas las recomendaciones necesarias relacionadas con los acuerdos de asistencia al mantenimiento. **M.A.403 Defectos de la aeronave (...)** c) Cualquier defecto de la aeronave que no ponga en peligro seriamente la seguridad del vuelo deberá rectificarse tan pronto como sea factible, a partir de la fecha en que se detectó el defecto y en el plazo que pueda haberse especificado en los datos de mantenimiento. d) Cualquier defecto que no se rectifique antes del vuelo deberá registrarse en el sistema de registro de mantenimiento de la aeronave mencionado en M.A.305 o en el registro técnico del operador mencionado en M.A.306, según corresponda.		

A23-15 B6	E	G	REGLAMENTO (UE) Nº 2042/2003	**M.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad** El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia deberá asegurarse mediante: 1. la realización de inspecciones prevuelo; 2. la rectificación según una norma oficialmente reconocida de cualquier defecto o daño que afecte a la operación segura, teniendo en cuenta, para todas las aeronaves grandes o aeronaves empleadas para transporte aéreo comercial, la lista de equipamiento mínimo y la lista de desviación de la configuración, si existen para el tipo de aeronave; 3. la realización de todas las tareas de mantenimiento de acuerdo con el programa de mantenimiento de aeronaves que se especifica en M.A.302; 4. para todas las aeronaves grandes o aeronaves empleadas para transporte aéreo comercial, el análisis de la efectividad del programa de mantenimiento aprobado conforme a M.A.302; 5. el cumplimiento de cualquiera de los siguientes instrumentos que sea aplicable: i) directiva de aeronavegabilidad, ii) directiva operativa con repercusiones para el mantenimiento de la aeronavegabilidad, iii) requisito de mantenimiento de la aeronavegabilidad establecido por la Agencia, iv) medidas exigidas por la autoridad competente en reacción inmediata a un problema de seguridad; 6. la realización de modificaciones y reparaciones conforme a M.A.304;	Existen diferidos que se abren y se cierran reiterativamente	Especificar el daño y en cuantas ocasiones se ha repetido.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
A24	**Inspección prevuelo**	Comprobar: - Se ha realizado la inspección prevuelo. Confirmar en el momento adecuado con la tripulación si se ha realizado o no la inspección prevuelo por su parte, antes de comentar con ellos posibles constataciones que hayan encontrado los inspectores. - Se ha firmado dicha inspección en el documento correspondiente: parte de vuelo o equivalente. - La presencia de material o listas de chequeo que sirvan de guía para realizarla. Verificar que no se ha firmado la inspección prevuelo del vuelo saliente con anterioridad a su realización.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
A24-01 **C4**	E	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;	Inspección prevuelo no realizada	Detallar situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 2042/2003	**M.A.201 Responsabilidades (...)** d) El piloto al mando, o en el caso del transporte aéreo comercial, el operador, será responsable del cumplimiento satisfactorio de la inspección prevuelo. Esta inspección deberá realizarla el piloto u otra persona cualificada pero no es necesario que la realice una organización de mantenimiento aprobada o personal certificador conforme a la parte 66. **M.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad** El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia deberá asegurarse mediante: 1. la realización de inspecciones prevuelo;		
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: 1) será responsable de la seguridad de todos los tripulantes, pasajeros y carga a bordo desde el momento de su entrada en el avión hasta que lo abandone al final del vuelo; 2) será responsable de la operación y seguridad de la aeronave: i) para aviones, desde el momento en que el avión esté a punto de empezar el rodaje antes del despegue hasta el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados		

				como fuente primaria de propulsión, ii) para helicópteros, cuando los rotores giran; (...) 8) garantizará que se cumplan todos los procedimientos operacionales y listas de comprobación de acuerdo con el manual de operaciones; (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL); 12) se cerciorará de que se haya efectuado la inspección prevuelo, de conformidad con los requisitos del anexo I del Reglamento (CE) n o 2042/2003;		
A24-02	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 216/2008**	**6. Mantenimiento de la aeronavegabilidad** 6.a. La aeronave no se utilizará a menos que: i) se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad, ii) el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en funcionamiento, iii) el documento de aeronavegabilidad de la aeronave sea válido, y iv) se haya efectuado el mantenimiento de la aeronave de acuerdo con su programa de mantenimiento. (...) 6.d. La aeronave no se utilizará a menos que haya sido autorizada para el servicio por personas u organizaciones cualificadas, una vez efectuado su mantenimiento. La autorización para el servicio firmada debe contener, en particular, los detalles básicos de las operaciones de mantenimiento realizadas.	Inspección prevuelo firmada por el Comandante con anterioridad a su realización	Detallar situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 2042/2003	**M.A.201 Responsabilidades (...)** d) El piloto al mando, o en el caso del transporte aéreo comercial, el operador, será responsable del cumplimiento satisfactorio de la inspección prevuelo. Esta inspección deberá realizarla el piloto u otra persona cualificada pero no es necesario que la realice una organización de mantenimiento aprobada o personal certificador conforme a la parte 66. **M.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad** El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia deberá asegurarse mediante: 1. la realización de inspecciones prevuelo;		

C4			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: 1) será responsable de la seguridad de todos los tripulantes, pasajeros y carga a bordo desde el momento de su entrada en el avión hasta que lo abandone al final del vuelo; 2) será responsable de la operación y seguridad de la aeronave: i) para aviones, desde el momento en que el avión esté a punto de empezar el rodaje antes del despegue hasta el momento en que se detenga al final del vuelo y se apaguen los motores utilizados como fuente primaria de propulsión, ii) para helicópteros, cuando los rotores giran; (...) 8) garantizará que se cumplan todos los procedimientos operacionales y listas de comprobación de acuerdo con el manual de operaciones; (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL); 12) se cerciorará de que se haya efectuado la inspección prevuelo, de conformidad con los requisitos del anexo I del Reglamento (CE) n o 2042/2003;		
A24-03 **C4**	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 2042/2003**	**M.A.201 Responsabilidades (...)** d) El piloto al mando, o en el caso del transporte aéreo comercial, el operador, será responsable del cumplimiento satisfactorio de la inspección prevuelo. Esta inspección deberá realizarla el piloto u otra persona cualificada pero no es necesario que la realice una organización de mantenimiento aprobada o personal certificador conforme a la parte 66.	Inspección prevuelo realizada sin notificar defectos significativos	Detallar situación observada.
A24-04	E	1	**REGLAMENTO (UE) Nº 216/2008**	**6. Mantenimiento de la aeronavegabilidad** 6.a. La aeronave no se utilizará a menos que: i) se encuentre en condiciones de aeronavegabilidad, ii) el equipo operativo y de emergencia necesario para el vuelo previsto se encuentre en funcionamiento, iii) el documento de aeronavegabilidad de la aeronave sea válido, y iv) se haya efectuado el mantenimiento de la aeronave de acuerdo con su programa de mantenimiento. (...) 6.d. La aeronave no se utilizará a menos que haya sido autorizada para el servicio por personas u organizaciones cualificadas, una vez efectuado su mantenimiento. La autorización para el servicio	Inspección prevuelo realizada pero sin firmar por el Comandante	Detallar situación observada.

				firmada debe contener, en particular, los detalles básicos de las operaciones de mantenimiento realizadas.		
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL);		
C4			**REGLAMENTO (UE) Nº 2042/2003**	**M.A.201 Responsabilidades (...)** d) El piloto al mando, o en el caso del transporte aéreo comercial, el operador, será responsable del cumplimiento satisfactorio de la inspección prevuelo. Esta inspección deberá realizarla el piloto u otra persona cualificada pero no es necesario que la realice una organización de mantenimiento aprobada o personal certificador conforme a la parte 66. **M.A.301 Tareas de mantenimiento de la aeronavegabilidad** El mantenimiento de la aeronavegabilidad de la aeronave y el buen funcionamiento tanto del equipamiento operacional como de emergencia deberá asegurarse mediante: 1. la realización de inspecciones prevuelo;		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B01	Estado interior general	**En la cabina de pasajeros** comprobar: - Limpieza, orden y estado general de la cabina. - Estado de las luces de los compartimentos de pasajeros. - Estado del suelo y las paredes: paneles sueltos o dañados, moqueta suelta, etc. - Estado de elementos inflamables del interior de la cabina de pasajeros. - Las puertas interiores y cortinas cumplen los requerimientos: sistema de apertura, señales de emergencia, etc. - Que la tripulación puede realizar las tareas normales y anormales sin obstáculos. - La correcta operación de la puerta reforzada por parte de la tripulación auxiliar de vuelo. - Las señales de "Fasten seat belts/Abróchense los cinturones" y "Return to Seat/Vuelvan a su asiento" están operativas. Si la **moqueta o los paneles del suelo** están sueltos y ello supone un impacto notable en la rápida evacuación de la aeronave debido a su proximidad a la salida de emergencia, la constatación se asignará al elemento B08. Ciertos **carros que se encuentran en la zona de cocina** (galley) tienen frenos solamente en la mitad de las ruedas, y dependiendo del tipo de fuerza aplicada por los inspectores podría llegar a considerarse inoperativos carros que NO lo están. Por ejemplo, modelos de Driessen en: AVRO, A300, A310, A319, A320, A330, A340, A380, DC10, EMBRAER ERJ-145, DHC-8, MD11, MD90, MD95, L1011 y otros. El fabricante Boeing, por su parte, podría haber fabricado, certificado e instalado modelos de carros anteriormente al 4 de noviembre de 2005, que no tienen que cumplir los requerimientos C175. Carros considerados inoperativos pueden permanecer en su hueco de la zona de cocina como medio de almacenaje si van identificados como tal. **Respecto a los aseos**, comprobar: - Estado general de los aseos - La existencia y correcto funcionamiento del sistema de detectores de humo. - La existencia y aptitud para el servicio de los extintores automáticos en los receptáculos referenciados en la norma (indicación de presión o pegatina de indicación de temperatura). - Las puertas tienen dispositivos de desbloqueo, que funcionan adecuadamente, y que la tripulación de cabina tienen el entrenamiento adecuado para accionarlos. - El correcto cierre de las puertas de las papeleras. - La señales de "return to seat/vuelvan a su asiento" están operativas.

8. PARTE B: CABINA DE PASAJEROS

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B01-01 **B6**	**E**	3	**(E)TSO-C175 SAE AS8056 EUROCAE ED-121**	For new models of carts identified and manufactured **after 4 November 2005**: The brake system shall hold the fully loaded cart, in the forward and aft orientation, stationary on an 11 degree slope carpeted with low-pile carpet representative of that used by the airlines.	Defectos en los frenos de un carro	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-02 **B6**	M	3	N/A	N/A	Tapas o paneles faltantes o dañados dejando expuestos bordes afilados o cables	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-03 **B5**	**E**	3	**CS 25.854 (a)**	**Lavatory fire protection** For aeroplanes with a passenger capacity of 20 or more: (a) Each lavatory must be equipped with a smoke detector system or equivalent that provides a warning light in the cockpit, or provides a warning light or audible warning in the passenger cabin that would be readily detected by a cabin crew member;	Baños no equipados con sistema de detección de humo	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-04 **B5**	**E**	3	**CS 25.854 (a)**	**Lavatory fire protection** For aeroplanes with a passenger capacity of 20 or more: (a) Each lavatory must be equipped with a smoke detector system or equivalent that provides a warning light in the cockpit, or provides a warning light or audible warning in the passenger cabin that would be readily detected by a cabin crew member;	El sistema de detección de humos en los baños está obstruido	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-05	**E**	**3**	**CS 25.854 (b)**	**Lavatory fire protection** For aeroplanes with a passenger capacity of 20 or more: (b) Each lavatory must be equipped with a built-in fire extinguisher for each disposal receptacle for towels, paper, or waste, located within the lavatory. The extinguisher must be designed to discharge	Papelera del baño no equipada con un sistema incorporado de	Indicar los detalles de la situación observada.

B5				automatically into each disposal receptacle upon occurrence of a fire in that receptacle.	extinción	
B01-06 B5	E	3	CS-GEN-MMEL EASA	**Appendix III — Definitions and explanatory notes** **Placarding:** each inoperative item must be placarded, as applicable, to inform and remind crew members and maintenance personnel of the items' condition. To the extent practical, placards should be located adjacent to the control or indicator for the item affected, however, unless otherwise specified, placard wording and location will be determined by the operator. These placards do not relieve the operator from the obligation of writing an inoperative item entry into the appropriate document, such as a logbook.	Extintor incorporado en papelera del baño inoperativo (fuera de límites de despacho)	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-07 B5	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo** Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: a) el avión opere de conformidad con la MEL del operador, o b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).	Defecto en el cierre de las puertas de las papeleras fuera de límites de despacho	Detallar la situación observada. Verificar la estanqueidad del compartimento en caso de fuego.
B01-08 B5	E	3	CS-GEN-MMEL EASA	**Appendix III — Definitions and explanatory notes** **Placarding:** each inoperative item must be placarded, as applicable, to inform and remind crew members and maintenance personnel of the items' condition. To the extent practical, placards should be located adjacent to the control or indicator for the item affected, however, unless otherwise specified, placard wording and location will be determined by the operator. These placards do not relieve the operator from the obligation of writing an inoperative item entry into the appropriate document, such as a logbook.	Baño inoperativo, no señalizado como tal y sin comprobar requerimientos MEL	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-09 B5	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados	Objetos sueltos o pesados en la cabina de pasajeros o en las cocinas	Indicar los detalles de la situación observada.

				antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad		
B01-10 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad	Equipaje de mano de la tripulación no asegurado adecuadamente y con seguridad durante el vuelo	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-11 **B5**	M	3	N/A	N/A	Portaequipajes superiores de cabina de pasajeros inservibles y no identificados como tal	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-12 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad	Equipamiento de cabina no asegurado adecuadamente	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-13 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos.	Almacenamiento de equipaje o de objetos sueltos en los baños	Indicar los detalles de la situación observada. "Objetos" se refiere a no propios del baño.

				CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad		
B01-14 **B5**	E	2	**CS 25.583**	For each compartment occupied by the crew or passengers, the following apply: (a) Materials (including finishes or decorative surfaces applied to the materials) must meet the applicable test criteria prescribed in Part I of Appendix F or other approved equivalent methods, regardless of the passenger capacity of the aeroplane. (b) Reserved (c) In addition to meeting the requirements of sub-paragraph (a) of this paragraph, seat cushions, except those on flight crewmember seats, must meet the test requirements of part II of appendix F, or other equivalent methods, regardless of the passenger capacity of the aeroplane. (d) Except as provided in sub-paragraph (e) of this paragraph, the following interior components of aeroplanes with passenger capacities of 20 or more must also meet the test requirements of parts IV and V of appendix F, or other approved equivalent method, in addition to the flammability requirements prescribed in sub-paragraph (a) of this paragraph: (1) Interior ceiling and wall panels, other than lighting lenses and windows; (2) Partitions, other than transparent panels needed to enhance cabin safety; (3) Galley structure, including exposed surfaces of stowed carts and standard containers and the cavity walls that are exposed when a full complement of such carts or containers is not carried; and (4) Large cabinets and cabin stowage compartments, other than underseat stowage compartments for stowing small items such as magazines and maps. (e) The interiors of compartments, such as pilot compartments, galleys, lavatories, crew rest quarters, cabinets and stowage compartments, need not meet the standards of sub-paragraph (d) of this paragraph, provided the interiors of such compartments are isolated from the main passenger cabin by doors or equivalent means that would normally be closed during an emergency landing condition. (f) Smoking is not to be allowed in lavatories. If smoking is to be allowed in any other compartment occupied by the crew or passengers, an adequate number of self-contained, removable ashtrays must be provided for all seated occupants. (g) Regardless of whether smoking is allowed in any other part of the aeroplane, lavatories must have self-contained removable ashtrays located conspicuously both inside and outside each lavatory. One	La configuración de los interiores de cabina no se corresponde, de forma evidente, con las especificaciones de diseño certificado relativos a materiales inflamables	Indicar los detalles de la situación observada.

				ashtray located outside a lavatory door may serve more than one lavatory door if the ashtray can be seen readily from the cabin side of each lavatory door served. (h) Each receptacle used for the disposal of flammable waste material must be fully enclosed, constructed of at least fire resistant materials, and must contain fires likely to occur in it under normal use. The ability of the receptacle to contain those fires under all probable conditions of wear, misalignment, and ventilation expected in service must be demonstrated by test.		
B01-15	E	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General** a) Los instrumentos y equipos especificados en esta subparte deberán ser aprobados de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003, excepto los siguientes elementos: 1) fusibles de recambio; 2) luces portátiles independientes; 3) un reloj de precisión; 4) soporte para cartas de navegación; 5) botiquines de primeros auxilios; 6) botiquín médico de emergencia; 7) megáfonos; 8) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica; 9) anclas de mar y el equipo para amarrar, y 10) dispositivos de sujeción para niños. b) Los instrumentos y equipos no especificados en esta subparte que no tengan que ser aprobados de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003, pero que se transportan en un vuelo, cumplirán los siguientes requisitos: 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo I al Reglamento (CE) n o 216/2008 o CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 y CAT.IDE.A.345, y 2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías. c) Si el equipo va a ser utilizado por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo, deberá poder operarse fácilmente desde el mismo. Cuando haga falta que un componente del equipo sea operado por más de un miembro de la tripulación de vuelo, deberá estar instalado de forma que pueda ser manejado fácilmente desde cualquiera de los correspondientes puestos. d) Aquellos instrumentos que vayan a ser utilizados por un miembro cualquiera de la tripulación de vuelo deberán disponerse de tal forma que sus indicaciones sean fácilmente visibles desde los	Instalaciones de equipos no cumplen obviamente requerimientos de aeronavegabilidad Parte CAT y Parte M	Indicar los detalles de la situación observada.

				respectivos puestos, con la mínima desviación posible de la posición y línea de visión que normalmente se adopta cuando se mira hacia adelante siguiendo la trayectoria de vuelo. e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato		
B5			**REGLAMENTO (UE) Nº 2042/2003**	**M.A.501 Instalación** a) No podrá instalarse ningún elemento que no esté en condiciones satisfactorias, que no haya sido debidamente declarado apto para el servicio en un formulario EASA 1 (o equivalente) y que no esté marcado de conformidad con la subparte Q de la parte 21, a menos que se especifique otra cosa en la parte 145 y en la subparte F. b) Antes de instalar un elemento en una aeronave, la persona u organización aprobada de mantenimiento deberá asegurarse de que el elemento en cuestión es apto para la instalación cuando puedan aplicarse diferentes directivas sobre modificaciones y/o aeronavegabilidad.		
B01-16 **B6**	**M**	**1**	**N/A**	N/A	Paneles de la pared sueltos o dañados	Indicar los detalles de la situación observada.
B01-17 **B6**	**M**	**G**	**N/A**	N/A	Varios protectores de raíles de asientos faltantes o sueltos	Indicar posición y número.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B02	Zonas de tripulación	Comprobar: - Estado general y aptitud para el servicio de los asientos de la cabina de vuelo y sus arneses y/o cinturones. - Accesibilidad de los chalecos salvavidas. - Funcionalidad del sistema de comunicación (de cabina de vuelo a cabina de pasajeros y entre la propia cabina de pasajeros). En caso de mal funcionamiento, comprobar en la MEL los requerimientos mínimos de operación. **Nota:** Si un asiento de la tripulación auxiliar no es apto para el servicio, comprobar en la MEL si el número de asientos aptos son suficientes para dar cabida al número mínimo requerido de tripulantes de cabina de pasajeros (información disponible en el Manual de Operaciones). **Nota:** si un asiento de la tripulación auxiliar no se retrae automáticamente, impidiendo la rápida evacuación de la aeronave en caso de emergencia, la constatación debería escribirse en el apartado B12.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B02-01	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205** Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida.	Asiento de tripulación de cabina no apto para el servicio (fuera de límites de despacho)	Indicar los detalles de la situación observada.

B5				b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso: 1) dispondrá de un único punto de liberación; 2) en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier asiento junto al asiento del piloto y en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, se incluyen dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueden usarse independientemente.		
B02-02 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205** Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida. b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso: 1) dispondrá de un único punto de liberación; 2) en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier asiento junto al asiento del piloto y en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, se incluyen dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueden usarse independientemente.	Asiento de tripulación auxiliar que tiene un cinturón de seguridad sin sistema de retención automático para la parte superior del torso, o éste no es apto para el servicio	Indicar los detalles de la situación observada.

B02-03 **B5**	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.785 Seats, berths, safety belts and harnesses. (...)** (h) Each seat located in the passenger compartment and designated for use during take-off and landing by a cabin crew member required by the Operating Rules must be – (1) Near a required floor level emergency exit, except that another location is acceptable if the emergency egress of passengers would be enhanced with that location. A cabin crew member seat must be located adjacent to each Type A or B emergency exit. Other cabin crew member seats must be evenly distributed among the required floor level emergency exits to the extent feasible. (2) To the extent possible, without compromising proximity to a required floor level emergency exit, located to provide a direct view of the cabin area for which the cabin crewmember is responsible. **AMC3 CAT.IDE.A.205** (a) Seats for the minimum required cabin crew members should be located near required floor level emergency exits, except if the emergency evacuation of passengers would be enhanced by seating cabin crew members elsewhere. In this case other locations are acceptable.	Ubicación incorrecta de los asientos de tripulación	Indicar los detalles de la situación observada.
B02-04 **B5**	**M**	**3**	**N/A**	**N/A**	Equipamiento de comunicación no apto para el servicio, fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
B02-05 **B5**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205** Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore	Asiento de tripulación auxiliar sin sistema de retención automático para la parte superior del torso	Se refiere a un asiento de tripulación auxiliar del número mínimo requerido de tripulantes de cabina de pasajeros, que no disponga de sistema de retención automático para la

				un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida. b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso: 1) dispondrá de un único punto de liberación; 2) en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier asiento junto al asiento del piloto y en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, se incluyen dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueden usarse independientemente.		parte superior del torso, sólo cinturón de seguridad. Indicar detalles.
B02-06 **B5**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua** a) Los siguientes aviones estarán equipados con un chaleco salvavidas para cada persona a bordo o dispositivo de flotación equivalente para cada persona a bordo menor de 24 meses, almacenados en una posición fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona para cuyo uso está pensado: 1) los aviones terrestres que operan sobre el agua a una distancia de más de 50 NM de la orilla o que despegan o aterrizan en un aeródromo en el que la trayectoria de despegue o aproximación está situada por encima del agua, de forma tal que exista la probabilidad de que resulte necesario un amaraje forzoso, y 2) los hidroaviones operados sobre el agua.	Chaleco salvavidas de tripulación de cabina no fácilmente accesible	Indicar los detalles de la situación observada, teniendo en cuenta si se trata de vuelo sobre agua.

B02-07 **B5**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205** Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida. b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso: 1) dispondrá de un único punto de liberación; 2) en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier asiento junto al asiento del piloto y en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, se incluyen dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueden usarse independientemente.	Hebilla, cinturón o arnés dañado o rasgado, pero apto para el servicio	Indicar los detalles de la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B03	**Botiquín de primeros auxilios / Botiquín médico de emergencia/ Lista de información de equipos.**	Comprobar: - Que se encuentra a bordo la lista de información de los equipos de emergencia y la correcta ubicación de los equipos en ella referidos. - Los botiquines están a bordo en el lugar indicado, son fácilmente accesibles, están correctamente identificados, y su aptitud para el servicio (caducidades del material…). - Que se utiliza el botiquín aprobado por la Autoridad y no otro aportado por la tripulación auxiliar. Anotar como constatación de categoría G cualquier suministro médico no identificado como tal susceptible de ser usado como parte de los botiquines, con el objeto de estudiar a posteriori un posible expediente sancionador. Ese suministro médico no autorizado se encontraría en cualquier lugar de almacenamiento del avión, NO en el interior de equipajes personales, que por supuesto no pueden inspeccionarse por parte de inspectores SANA/SAFA. Ni OACI ni EASA requieren que los botiquines de primeros auxilios o los botiquines médicos de emergencia tengan una fecha de caducidad. Por tanto el que no la tengan no supondrá una constatación. Sí lo será el que si tal fecha existe, se haya sobrepasado.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B03-01	N	**3**	**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.5.2.2. Equipo.** Un avión irá equipado con: a) un botiquín adecuado de primeros auxilios, situado en lugar accesible, que contendrá: un manual de instrucciones sobre primeros auxilios, vendas, gasas antisépticas, esparadrapo, algodón hidrófilo, imperdibles, torniquetes y vendas hemostáticas, tijeras, fórceps hemostáticos, antiséptico soluble en agua, analgésicos, narcóticos, estimulantes y remedios para quemaduras.	Suministros médicos no disponibles o no accesibles durante el vuelo	Indicar los detalles de la situación observada.
B5	E		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.220 Botiquín de primeros auxilios** a) Los aviones estarán equipados con botiquines de primeros auxilios, de acuerdo con el cuadro 1: (see table below)		

Número de plazas de pasajeros instalados	Número de botiquines de primeros auxilios requeridos
0 a 100	1
101 a 200	2
201 a 300	3
301 a 400	4

				<table><tr><td>401 a 500</td><td>5</td></tr><tr><td>500 ó más</td><td>6</td></tr></table> b) Los botiquines de primeros auxilios: 1) serán de fácil acceso para su uso, y 2) se mantendrán en condiciones de uso. **CAT.IDE.A.225 Botiquín médico de emergencia** a) Los aviones con una MOPSC superior a 30 estarán equipados con un botiquín médico para emergencias cuando cualquier punto de la ruta prevista se encuentre situado a más de 60 minutos de vuelo a velocidad normal de crucero de un aeródromo en el que pudiera esperarse recibir asistencia médica cualificada. b) El comandante velará por que los medicamentos únicamente puedan ser administrados por personas debidamente cualificadas. c) El botiquín médico de emergencias al que se hace referencia en a): 1) será a prueba de polvo y humedad; 2) se transportará de forma que se evite un acceso no autorizado, y 3) se mantendrá en condiciones de uso.		
B03-02 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.225 Botiquín médico de emergencia** a) Los aviones con una MOPSC superior a 30 estarán equipados con un botiquín médico para emergencias cuando cualquier punto de la ruta prevista se encuentre situado a más de 60 minutos de vuelo a velocidad normal de crucero de un aeródromo en el que pudiera esperarse recibir asistencia médica cualificada. b) El comandante velará por que los medicamentos únicamente puedan ser administrados por personas debidamente cualificadas. c) El botiquín médico de emergencias al que se hace referencia en a): 1) será a prueba de polvo y humedad; 2) se transportará de forma que se evite un acceso no autorizado, y 3) se mantendrá en condiciones de uso.	Material del botiquín médico de emergencia caducado	Indicar los detalles de la situación observada.

B03-03 **B5**	E	**2**	**CS-25**	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (b) Each location, such as a locker or compartment, that carries any fire extinguishing, signalling, or other lifesaving equipment must be marked accordingly. (c) Stowage provisions for required emergency equipment must be conspicuously marked to identify the contents and facilitate the easy removal of the equipment. (d) Each liferaft must have obviously marked operating instructions. (e) Approved survival equipment must be marked for identification and method of operation.	Suministros médicos no identificados como tales	Indicar los detalles de la situación observada.
B03-04 **B5**	E	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.220 Botiquín de primeros auxilios (...)** b) Los botiquines de primeros auxilios: 1) serán de fácil acceso para su uso, y 2) se mantendrán en condiciones de uso.	Material de los botiquines de primeros auxilios caducado	Indicar los detalles de la situación observada.
B03-05 **B5**	E	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.220 Botiquín de primeros auxilios (...)** b) Los botiquines de primeros auxilios: 1) serán de fácil acceso para su uso, y 2) se mantendrán en condiciones de uso.	Suministros médicos situados en distinto lugar al indicado.	Indicar los detalles de la situación observada.
			CS-25	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (b) Each location, such as a locker or compartment, that carries any fire extinguishing, signalling, or other lifesaving equipment must be marked accordingly. (c) Stowage provisions for required emergency equipment must be conspicuously marked to identify the contents and facilitate the easy removal of the equipment. (d) Each liferaft must have obviously marked operating instructions. (e) Approved survival equipment must be marked for identification and method of operation.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B04	**Extintores portátiles**	Comprobar: - A bordo en número suficiente, y su fácil acceso. - Disponen de las instrucciones de operación apropiadas. - Estado general, presión, y fecha de caducidad. Si su peso es considerablemente bajo, se considerará fuera de servicio. - Correctamente sujetos en su soporte Cuando haya instalados más extintores de los mínimos requeridos por EASA y alguno no está apto para el servicio (sin estar marcado como tal) se comprobará con la MEL para verificar los procedimientos operativos o de mantenimiento que sean de aplicación. Los operadores pueden utilizar diferentes sistemas para controlar el estado de los extintores, de modo que la no existencia de una fecha de caducidad no constituye una constatación en sí misma.

<table>
<tr><th>Id./KRE</th><th>Est.</th><th>Cat.</th><th>Referencia</th><th>Texto normativo</th><th>Constatación</th><th>Observ.</th></tr>
<tr><td>B04-01</td><td rowspan="2">E</td><td rowspan="2">3</td><td rowspan="2">REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012</td><td rowspan="2">CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles (...)
e) Los aviones estarán equipados con al menos un número de extintores portátiles acorde con el cuadro 1, ubicados adecuadamente para ofrecer una disponibilidad adecuada para su uso en cada cabina de pasajeros.

Cuadro 1
<table>
<tr><th>Número de extintores portátiles MOPSC</th><th>Número de extintores</th></tr>
<tr><td>7 – 30</td><td>1</td></tr>
<tr><td>31 – 60</td><td>2</td></tr>
<tr><td>61 – 200</td><td>3</td></tr>
<tr><td>201 – 300</td><td>4</td></tr>
<tr><td>301 – 400</td><td>5</td></tr>
<tr><td>401 – 500</td><td>6</td></tr>
</table></td><td rowspan="2">Número insuficiente de extintores aptos para el servicio</td><td rowspan="2">Indicar los detalles de la situación observada.</td></tr>
<tr><td>B5</td></tr>
</table>

				501 – 600 | 7 601 o más | 8		
B04-02 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** (...) b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.	Extintor incorrectamente asegurado	Indicar los detalles de la situación observada.
			CS-25	**AMC 25.851(a) Hand Fire Extinguishers** 1 Each extinguisher should be readily accessible and mounted so as to facilitate quick removal from its mounting bracket. 2 Unless an extinguisher is clearly visible, its location should be indicated by a placard or sign having letters of at least 9.5 mm (0·375) inches in height on a contrasting background. Appropriate symbols may be used to supplement such a placard or sign.		
B04-03 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General (...)** e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato. **CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles** a) Los aviones estarán equipados con al menos un extintor portátil en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) Al menos un extintor portátil se encontrará, o estará fácilmente accesible para su utilización, en cada cocina no situada en la cabina principal de pasajeros.	Extintor no directamente accesible	Indicar los detalles de la situación observada.
			CS-25	**AMC 25.851(a) Hand Fire Extinguishers** 1 Each extinguisher should be readily accessible and mounted so as to facilitate quick removal from its mounting bracket. 2 Unless an extinguisher is clearly visible, its location should be indicated by a placard or sign having letters of at least 9.5 mm (0·375) inches in height on a contrasting background. Appropriate symbols may be used to supplement such a placard or sign.		

B04-04	E	**2**	**CS-25**	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (b) Each location, such as a locker or compartment, that carries any fire extinguishing, signalling, or other lifesaving equipment must be marked accordingly. (c) Stowage provisions for required emergency equipment must be conspicuously marked to identify the contents and facilitate the easy removal of the equipment. (d) Each liferaft must have obviously marked operating instructions. (e) Approved survival equipment must be marked for identification and method of operation.	Extintor situado en distinto lugar al indicado	Indicar los detalles de la situación observada.

B5			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General (...)** e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato. **CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles** a) Los aviones estarán equipados con al menos un extintor portátil en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) Al menos un extintor portátil se encontrará, o estará fácilmente accesible para su utilización, en cada cocina no situada en la cabina principal de pasajeros. c) Al menos un extintor portátil estará disponible para su utilización en cada compartimento de carga o equipaje de clase A o clase B, y en cada compartimento de carga de clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo. d) El tipo y cantidad de agente de extinción para los extintores requeridos será adecuado al tipo de incendio probable en el compartimento en el que esté prevista la utilización del extintor y para reducir al mínimo los riesgos de una concentración de gas tóxico en los compartimentos ocupados por personas. e) Los aviones estarán equipados con al menos un número de extintores portátiles acorde con el cuadro 1, ubicados adecuadamente para ofrecer una disponibilidad adecuada para su uso en cada cabina de pasajeros.		

Cuadro 1

Número de extintores portátiles MOPSC	Número de extintores
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6
501 – 600	7
601 o más	8

B04-05	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General (...)** e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato. **CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles** a) Los aviones estarán equipados con al menos un extintor portátil en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) Al menos un extintor portátil se encontrará, o estará fácilmente accesible para su utilización, en cada cocina no situada en la cabina principal de pasajeros.	Extintor sin instrucciones de uso apropiadas	Indicar los detalles de la situación observada.
B5			**CS-25**	CS 25.1561 Safety equipment (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B05	**Chalecos salvavidas / Dispositivos de flotación**	Comprobar la presencia, fácil acceso, número suficiente, estado, y si aplica, la fecha de caducidad. Los operadores pueden utilizar diferentes sistemas para controlar el estado de los chalecos/ dispositivos, de modo que la no existencia de una fecha de caducidad no constituye una constatación en sí misma. Estos dispositivos solo se requieren por EASA para vuelos sobre el agua, luego si ni el vuelo entrante ni el saliente cumple esta condición no se podrán abrir constataciones relativas a este elemento de inspección. La presencia de chalecos/ dispositivos de repuesto no aptos para el servicio se indicará como un Comentario.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B05-01 **B5**	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.1411 General** (a) Accessibility. Required safety equipment to be used by the crew in an emergency must be readily accessible.	Número insuficiente de equipos para el tipo de vuelo requerido	Detallar la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General (...)** e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato. **CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua** a) Los siguientes aviones estarán equipados con un chaleco salvavidas para cada persona a bordo o dispositivo de flotación equivalente para cada persona a bordo menor de 24 meses, almacenados en una posición fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona para cuyo uso está pensado: 1) los aviones terrestres que operan sobre el agua a una distancia de más de 50 NM de la orilla o que despegan o aterrizan en un aeródromo en el que la trayectoria de despegue o aproximación está situada por encima del agua, de forma tal que exista la probabilidad de que resulte necesario un amaraje forzoso, y 2) los hidroaviones operados sobre el agua. b) Cada chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente estará dotado de un medio de iluminación eléctrico con objeto de facilitar la localización de las personas. (...)		

				d) Los aviones que operan sobre el agua a una distancia de tierra adecuada para realizar un aterrizaje forzoso, mayor que la correspondiente a: 1) 120 minutos a la velocidad de crucero o 400 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto de la ruta o de las desviaciones previstas, o 2) 30 minutos a velocidad de crucero o 100 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para todos los demás aviones, estarán equipados con los equipos especificados en la letra e). e) Los aviones que cumplan con la letra d) llevarán el siguiente equipo: 1) balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas a bordo, almacenadas de tal forma que faciliten su utilización inmediata en caso de emergencia, y del tamaño suficiente para acomodar a todos los supervivientes en caso de pérdida de una balsa de la mayor capacidad nominal; 2) una luz de localización de supervivientes en cada balsa salvavidas; 3) equipos salvavidas para ofrecer los medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se vaya a emprender, y 4) al menos dos ELT de supervivencia [ELT(S)].		
B05-02	**E**	**2**	**CS-25**	**CS 25.1411 General** (a) Accessibility. Required safety equipment to be used by the crew in an emergency must be readily accessible.	Equipo requerido para el tipo de vuelo no directamente accesible	Detallar la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General (...)** e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato. **CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua** a) Los siguientes aviones estarán equipados con un chaleco salvavidas para cada persona a bordo o dispositivo de flotación equivalente para cada persona a bordo menor de 24 meses, almacenados en una posición fácilmente accesible desde el asiento o litera de la persona para cuyo uso está pensado: 1) los aviones terrestres que operan sobre el agua a una distancia de más de 50 NM de la orilla o que despegan o aterrizan en un aeródromo en el que la trayectoria de despegue o aproximación está situada por encima del agua, de forma tal que exista la probabilidad de que resulte necesario		

				un amaraje forzoso, y 2) los hidroaviones operados sobre el agua. b) Cada chaleco salvavidas o dispositivo de flotación individual equivalente estará dotado de un medio de iluminación eléctrico con objeto de facilitar la localización de las personas. (...) d) Los aviones que operan sobre el agua a una distancia de tierra adecuada para realizar un aterrizaje forzoso, mayor que la correspondiente a: 1) 120 minutos a la velocidad de crucero o 400 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto de la ruta o de las desviaciones previstas, o 2) 30 minutos a velocidad de crucero o 100 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para todos los demás aviones, estarán equipados con los equipos especificados en la letra e). e) Los aviones que cumplan con la letra d) llevarán el siguiente equipo: 1) balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas a bordo, almacenadas de tal forma que faciliten su utilización inmediata en caso de emergencia, y del tamaño suficiente para acomodar a todos los supervivientes en caso de pérdida de una balsa de la mayor capacidad nominal; 2) una luz de localización de supervivientes en cada balsa salvavidas; 3) equipos salvavidas para ofrecer los medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se vaya a emprender, y 4) al menos dos ELT de supervivencia [ELT(S)].		
B5			**Real Decreto 750/2014**	**TAE.SPO.IDE.A.100 Instrumentos y equipos–general. (...)** (d) Los instrumentos y equipos que vayan a ser utilizados por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo, deberá poder operarse fácilmente desde el mismo. (e) Aquellos instrumentos que vayan a ser utilizados por un miembro cualquiera de la tripulación de vuelo deberán disponerse de tal forma que sus indicaciones sean fácilmente visibles desde los respectivos puestos, con la mínima desviación posible de la posición y línea de visión que normalmente se adopta cuando se mira hacia adelante siguiendo la trayectoria de vuelo. (f) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato.		

B05-03 **B5**	**E**	**2**	**CS-25**	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (b) Each location, such as a locker or compartment, that carries any fire extinguishing, signalling, or other lifesaving equipment must be marked accordingly. (c) Stowage provisions for required emergency equipment must be conspicuously marked to identify the contents and facilitate the easy removal of the equipment. (d) Each liferaft must have obviously marked operating instructions. (e) Approved survival equipment must be marked for identification and method of operation.	Equipo situado en distinto lugar al indicado	Detallar la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B06	**Cinturones de seguridad y estado de los asientos**	Comprobar que: - Todos los asientos de pasajero que no estén identificados como inoperantes, disponen de cinturón de seguridad - Todos los asientos de tripulantes de cabina de pasajeros que no estén identificados como inoperativos, disponen de arnés. - Los asientos, cinturones o arneses están en buen estado. - Hay cinturones suplementarios (extensiones o bucles para bebés) a bordo si son requeridos.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B06-01	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; (...) b) Un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso: 1) dispondrá de un único punto de liberación; 2) en los asientos de la tripulación de vuelo, en cualquier asiento junto al asiento del piloto y en los asientos para la tripulación de cabina mínima requerida, se incluyen dos correas para los hombros y un cinturón de seguridad que pueden usarse independientemente.	No hay disponible un cinturón de seguridad para todos los pasajeros a bordo	Indicar los detalles de la situación observada.

			CS-25	**CS 25.562 Emergency landing dynamic conditions** (a) The seat and restraint system in the aeroplane must be designed as prescribed in this paragraph to protect each occupant during an emergency landing condition when: (1) Proper use is made of seats, safety belts, and shoulder harnesses provided for in the design; and (2) The occupant is exposed to loads resulting from the conditions prescribed in this paragraph.		
B5	N		Real Decreto 750/2014	**TAE.SPO.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo.** Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: (a) El avión opere de conformidad con la MEL del operador, si esta ha sido establecida; o (b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL); o (c) el avión esté sujeto a un permiso de vuelo emitido de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.		
B06-02	E	3	CS-25	**CS 25.562 Emergency landing dynamic conditions** (a) The seat and restraint system in the aeroplane must be designed as prescribed in this paragraph to protect each occupant during an emergency landing condition when: (1) Proper use is made of seats, safety belts, and shoulder harnesses provided for in the design; and (2) The occupant is exposed to loads resulting from the conditions prescribed in this paragraph.	No disponible un extensor de cinturón de seguridad / dispositivo de sujeción para niños cuando es necesario	Indicar los detalles de la situación observada.
B5			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida:		

				i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida.		
B06-03 B5	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad;	Asiento inoperativo y no identificado como tal	Comprobar condiciones de despacho e indicar si es asiento de tripulación, pasajeros, niños...
			CS-25	**CS 25.562 Emergency landing dynamic conditions** (a) The seat and restraint system in the aeroplane must be designed as prescribed in this paragraph to protect each occupant during an emergency landing condition when: (1) Proper use is made of seats, safety belts, and shoulder harnesses provided for in the design; and (2) The occupant is exposed to loads resulting from the conditions prescribed in this paragraph.		
			CS-GEN-MMEL EASA	**Appendix III — Definitions and explanatory notes** **Placarding:** each inoperative item must be placarded, as applicable, to inform and remind crew members and maintenance personnel of the items' condition. To the extent practical, placards should be located adjacent to the control or indicator for the item affected, however, unless otherwise specified, placard wording and location will be determined by the operator. These placards do not relieve the operator from the obligation of writing an inoperative item entry into the appropriate document, such as a logbook.		
B06-04	E	3	CS-25	**CS 25.562 Emergency landing dynamic conditions** (a) The seat and restraint system in the aeroplane must be designed as prescribed in this paragraph to protect each occupant during an emergency landing condition when: (1) Proper use is made of seats, safety belts, and shoulder harnesses provided for in the design; and (2) The occupant is exposed to loads resulting from the conditions prescribed in this paragraph.	Cuna o litera para bebés usada sin cinturón de seguridad	Indicar los detalles de la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con:		

B5				1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida.		
B06-05 B5	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad;	Asiento o litera no certificado para ser instalado en una aeronave	Indicar los detalles de la situación observada.
			CS-25	**CS 25.562 Emergency landing dynamic conditions** (a) The seat and restraint system in the aeroplane must be designed as prescribed in this paragraph to protect each occupant during an emergency landing condition when: (1) Proper use is made of seats, safety belts, and shoulder harnesses provided for in the design; and (2) The occupant is exposed to loads resulting from the conditions prescribed in this paragraph. **CS 25.785 Seats, berths, safety belts and harnesses** (a) A seat (or berth for a non-ambulant person) must be provided for each occupant who has reached his or her second birthday. (b) Each seat, berth, safety belt, harness, and adjacent part of the aeroplane at each station designated as occupiable during takeoff and landing must be designed so that a person making proper use of these facilities will not suffer serious injury in an emergency landing as a result of the inertia forces specified in CS 25.561 and CS 25.562. However, berths intended only for the carriage of medical		

				patients (e.g. stretchers) need not comply with the requirements of CS 25.562. (c) Each seat or berth must be approved.		
B06-06	E	1	CS-25	**CS 25.562 Emergency landing dynamic conditions** (a) The seat and restraint system in the aeroplane must be designed as prescribed in this paragraph to protect each occupant during an emergency landing condition when: (1) Proper use is made of seats, safety belts, and shoulder harnesses provided for in the design; and (2) The occupant is exposed to loads resulting from the conditions prescribed in this paragraph.	Hebilla, cinturón o arnés dañado, pero apto para el servicio	Indicar los detalles de la situación observada.
B6			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida.		
B06-07	E	1	CS-25	**CS 25.562 Emergency landing dynamic conditions** (a) The seat and restraint system in the aeroplane must be designed as prescribed in this paragraph to protect each occupant during an emergency landing condition when: (1) Proper use is made of seats, safety belts, and shoulder harnesses provided for in the design; and (2) The occupant is exposed to loads resulting from the conditions prescribed in this paragraph.	Asiento de pasajero en mal estado	Indicar los detalles de la situación observada.

B6			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B07	**Salidas, iluminación y señales de Emergencia. Linternas y megáfonos**	Comprobar: - Presencia y estado del marcado de las salidas, iluminación y señales de emergencia. - Las luces portátiles de emergencia, o bien linternas, están a bordo en número suficiente (según condiciones de despacho), en el lugar indicado y rápidamente accesibles, su estado y aptitud para el servicio en todos los puestos de tripulante de cabina de pasajeros. Si el funcionamiento de estas luces está considerablemente limitado por la baja carga de sus baterías, se considerarán como inservibles. - Presencia y estado de un sistema de iluminación del camino de escape en caso de emergencia. - Presencia y estado de las indicaciones visuales del camino hacia las salidas de emergencia en cabinas llenas de humo (visual indication of the path to emergency exits in smoke filled cabins). - Presencia y estado de instrucciones de uso de las salidas de emergencia. **Nota:** en el caso de aviones cuyo certificado de tipo haya sido emitido por primera vez el 31 de diciembre 1957 o en fecha posterior,, es obligatorio que estén equipadas con un sistema de marcación de la vía de escape de emergencia de proximidad al suelo en los compartimentos de pasajeros. Los megáfonos se encuentran a bordo y en el lugar indicado, su estado y aptitud para el servicio.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B07-01 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.115 Luces de operación** a) Los aviones en operación diurna estarán equipados con: 1) un sistema de luces anticolisión; 2) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del avión;ES 25.10.2012 Diario Oficial de la Unión Europea L 296/109 3) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros, y 4) una luz portátil independiente para cada miembro de la tripulación que se encuentre de servicio a la que estos puedan acceder con facilidad cuando estén sentados en sus puestos. b) Los aviones en operación nocturna, además estarán equipados con:	Ninguno de los miembros de tripulación de cabina tiene disponible luces portátiles independientes	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar que se trata de un vuelo con algún tramo nocturno.

				1) luces de navegación/posición; 2) dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente, y 3) luces para cumplir las normas internacionales sobre prevención de colisiones en el mar, si el avión opera como hidroavión.		
B07-02	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.115 Luces de operación** a) Los aviones en operación diurna estarán equipados con: 1) un sistema de luces anticolisión; 2) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del avión;ES 25.10.2012 Diario Oficial de la Unión Europea L 296/109 3) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros, y 4) una luz portátil independiente para cada miembro de la tripulación que se encuentre de servicio a la que estos puedan acceder con facilidad cuando estén sentados en sus puestos. b) Los aviones en operación nocturna, además estarán equipados con: 1) luces de navegación/posición; 2) dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente, y 3) luces para cumplir las normas internacionales sobre prevención de colisiones en el mar, si el avión opera como hidroavión.	Luces portátiles independientes de los miembros de la tripulación auxiliar no directamente accesibles	Indicar los detalles de la situación observada.
B5			**Real Decreto 750/2014**	**TAE.SPO.IDE.A.100 Instrumentos y equipos–general. (...)** (d) Los instrumentos y equipos que vayan a ser utilizados por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo, deberá poder operarse fácilmente desde el mismo. (e) Aquellos instrumentos que vayan a ser utilizados por un miembro cualquiera de la tripulación de vuelo deberán disponerse de tal forma que sus indicaciones sean fácilmente visibles desde los respectivos puestos, con la mínima desviación posible de la posición y línea de visión que normalmente se adopta cuando se mira hacia adelante siguiendo la trayectoria de vuelo. (f) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato.		

B07-03	E	3	CS-25	**CS 25.811 Emergency exit marking** (a) Each passenger emergency exit, its means of access, and its means of opening must be conspicuously marked. (b) The identity and location of each passenger emergency exit must be recognisable from a distance equal to the width of the cabin. (c) Means must be provided to assist the occupants in locating the exits in conditions of dense smoke. (d) The location of each passenger emergency exit must be indicated by a sign visible to occupants approaching along the main passenger aisle (or aisles). There must be – (1) A passenger emergency exit locator sign above the aisle (or aisles) near each passenger emergency exit, or at another overhead location if it is more practical because of low headroom, except that one sign may serve more than one exit if each exit can be seen readily from the sign; (2) A passenger emergency exit marking sign next to each passenger emergency exit, except that one sign may serve two such exits if they both can be seen readily from the sign; and (3) A sign on each bulkhead or divider that prevents fore and aft vision along the passenger cabin to indicate emergency exits beyond and obscured by the bulkhead or divider, except that if this is not possible the sign may be placed at another appropriate location. **CS 25.812 Emergency lighting (See AMC 25.812)** (a) An emergency lighting system, independent of the main lighting system, must be installed. However, the sources of general cabin illumination may be common to both the emergency and the main lighting systems if the power supply to the emergency lighting system is independent of the power supply to the main lighting system. The emergency lighting system must include- (...) (d) The floor of the passageway leading to each floor-level passenger emergency exit, between the main aisles and the exit openings, must be provided with illumination that is not less than 0.2 lux (0.02 foot candle) measured along a line that is within 15 cm (6 inches) of and parallel to the floor and is centered on the passenger evacuation path. (e) Floor proximity emergency escape path marking must provide emergency evacuation guidance for passengers when all sources of illumination more than 1.2 m (4 ft) above the cabin aisle floor are totally obscured. In the dark of the night, the floor proximity emergency escape path marking must enable each passenger to – (1) After leaving the passenger seat, visually identify the emergency escape path along the cabin aisle floor to the first exits or pair of exits forward and aft of the seat; and (2) Readily identify each exit from the emergency escape path by reference only to markings and visual features not more than 1.2 m (4 ft) above the cabin floor (See AMC 25.812(e)(2)). (f) Except for sub-systems provided in accordance with subparagraph (h) of this paragraph that serve	No existen medios de iluminación de vías de evacuación	Indicar los detalles de la situación observada.

				no more than one assisting means, are independent of the aeroplane's main emergency lighting system, and are automatically activated when the assisting means is erected, the emergency lighting system must be designed as follows: (1) The lights must be operable manually from the flight crew station and from a point in the passenger compartment that is readily accessible to a normal cabin crewmember seat. (2) There must be a flight crew warning light, which illuminates when power is on in the aeroplane and the emergency lighting control device is not armed. (3) The cockpit control device must have an 'on', 'off' and 'armed' position so that when armed in the cockpit or turned on at either the cockpit or cabin crew member station the lights will either light or remain lighted upon interruption (except an interruption caused by a transverse vertical separation of the fuselage during crash landing) of the aeroplane's normal electric power. There must be a means to safeguard against inadvertent operation of the control device from the 'armed' or 'on' positions.		
B5			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.275 Iluminación y marcado de emergencia** a) Los aviones con una MOPSC de más de nueve estarán equipados con un sistema de iluminación de emergencia con una fuente de alimentación independiente para facilitar la evacuación del avión. b) En el caso de aviones con un MOPSC de más de 19, el sistema de iluminación de emergencia al que se hace referencia en la letra a) incluirá: 1) fuentes de iluminación general de la cabina de pasajeros; 2) iluminación interna en las zonas de las salidas de emergencia al nivel del suelo; 3) señales luminosas de indicación y situación de las salidas de emergencia; 4) en el caso de aviones cuya solicitud de certificado de tipo o equivalente se haya presentado antes del 1 de mayo de 1972, en operaciones nocturnas, se requerirán luces de emergencia exteriores en todas las salidas situadas sobre las alas y en las salidas que precisen de medios de asistencia para el descenso; 5) en el caso de aviones cuyo certificado de tipo o equivalente se haya solicitado a partir del 30 de abril de 1972, en operaciones nocturnas, se requerirán luces de emergencia exteriores en todas las salidas de emergencia de los pasajeros, y 6) en el caso de aviones cuyo certificado de tipo haya sido emitido por primera vez el 31 de diciembre 1957 o en fecha posterior, un sistema de marcación de la vía de escape de emergencia de proximidad al suelo en los compartimentos de pasajeros. c) En el caso de aviones con una MOPSC de 19 o menos y el certificado de tipo basado en los códigos		

				de aeronavegabilidad de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia, al que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a los que se hace referencia en b.1) a 3). d) En el caso de aviones con una MOPSC de 19 o menos y que no estén certificados sobre la base a los códigos de aeronavegabilidad de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia, al que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a los que se hace referencia en b.1). e) Los aviones con una MOPSC de nueve o menos, en operaciones nocturnas, estarán equipados con una fuente de iluminación general en cabina de pasajeros para facilitar la evacuación del avión.		
B07-04 **B5**	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.811 Emergency exit marking** (a) Each passenger emergency exit, its means of access, and its means of opening must be conspicuously marked. (b) The identity and location of each passenger emergency exit must be recognisable from a distance equal to the width of the cabin. (c) Means must be provided to assist the occupants in locating the exits in conditions of dense smoke. (d) The location of each passenger emergency exit must be indicated by a sign visible to occupants approaching along the main passenger aisle (or aisles). There must be – (1) A passenger emergency exit locator sign above the aisle (or aisles) near each passenger emergency exit, or at another overhead location if it is more practical because of low headroom, except that one sign may serve more than one exit if each exit can be seen readily from the sign; (2) A passenger emergency exit marking sign next to each passenger emergency exit, except that one sign may serve two such exits if they both can be seen readily from the sign; and (3) A sign on each bulkhead or divider that prevents fore and aft vision along the passenger cabin to indicate emergency exits beyond and obscured by the bulkhead or divider, except that if this is not possible the sign may be placed at another appropriate location. **CS 25.812 Emergency lighting (See AMC 25.812)** (a) An emergency lighting system, independent of the main lighting system, must be installed. However, the sources of general cabin illumination may be common to both the emergency and the main lighting systems if the power supply to the emergency lighting system is independent of the power supply to the main lighting system. The emergency lighting system must include- (...) (d) The floor of the passageway leading to each floor-level passenger emergency exit, between the main aisles and the exit openings, must be provided with illumination that is not less than 0.2 lux (0.02 foot candle) measured along a line that is within 15 cm (6 inches) of and parallel to the floor and is centered on the passenger evacuation path. (e) Floor proximity emergency escape path marking must provide emergency evacuation guidance for	Sistema de indicación visual de las vías de evacuación fuera de condiciones de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar si hay luces de la senda de evacuación de emergencia que no funcionan, o faltan tramos.

				passengers when all sources of illumination more than 1.2 m (4 ft) above the cabin aisle floor are totally obscured. In the dark of the night, the floor proximity emergency escape path marking must enable each passenger to – (1) After leaving the passenger seat, visually identify the emergency escape path along the cabin aisle floor to the first exits or pair of exits forward and aft of the seat; and (2) Readily identify each exit from the emergency escape path by reference only to markings and visual features not more than 1.2 m (4 ft) above the cabin floor (See AMC 25.812(e)(2)). (f) Except for sub-systems provided in accordance with subparagraph (h) of this paragraph that serve no more than one assisting means, are independent of the aeroplane's main emergency lighting system, and are automatically activated when the assisting means is erected, the emergency lighting system must be designed as follows: (1) The lights must be operable manually from the flight crew station and from a point in the passenger compartment that is readily accessible to a normal cabin crewmember seat. (2) There must be a flight crew warning light, which illuminates when power is on in the aeroplane and the emergency lighting control device is not armed. (3) The cockpit control device must have an 'on', 'off' and 'armed' position so that when armed in the cockpit or turned on at either the cockpit or cabin crew member station the lights will either light or remain lighted upon interruption (except an interruption caused by a transverse vertical separation of the fuselage during crash landing) of the aeroplane's normal electric power. There must be a means to safeguard against inadvertent operation of the control device from the 'armed' or 'on' positions.		
B07-05	E	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.275 Iluminación y marcado de emergencia** a) Los aviones con una MOPSC de más de nueve estarán equipados con un sistema de iluminación de emergencia con una fuente de alimentación independiente para facilitar la evacuación del avión. b) En el caso de aviones con un MOPSC de más de 19, el sistema de iluminación de emergencia al que se hace referencia en la letra a) incluirá: 1) fuentes de iluminación general de la cabina de pasajeros; 2) iluminación interna en las zonas de las salidas de emergencia al nivel del suelo; 3) señales luminosas de indicación y situación de las salidas de emergencia; 4) en el caso de aviones cuya solicitud de certificado de tipo o equivalente se haya presentado antes del 1 de mayo de 1972, en operaciones nocturnas, se requerirán luces de emergencia exteriores en todas las salidas situadas sobre las alas y en las salidas que precisen de medios de asistencia para el descenso;	Salidas, iluminación y/o señales de emergencia inservibles (fuera de condiciones de despacho)	Indicar los detalles de la situación observada.

				5) en el caso de aviones cuyo certificado de tipo o equivalente se haya solicitado a partir del 30 de abril de 1972, en operaciones nocturnas, se requerirán luces de emergencia exteriores en todas las salidas de emergencia de los pasajeros, y 6) en el caso de aviones cuyo certificado de tipo haya sido emitido por primera vez el 31 de diciembre 1957 o en fecha posterior, un sistema de marcación de la vía de escape de emergencia de proximidad al suelo en los compartimentos de pasajeros. c) En el caso de aviones con una MOPSC de 19 o menos y el certificado de tipo basado en los códigos de aeronavegabilidad de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia, al que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a los que se hace referencia en b.1) a 3). d) En el caso de aviones con una MOPSC de 19 o menos y que no estén certificados sobre la base a los códigos de aeronavegabilidad de la Agencia, el sistema de iluminación de emergencia, al que se hace referencia en la letra a) incluirá los equipos a los que se hace referencia en b.1). e) Los aviones con una MOPSC de nueve o menos, en operaciones nocturnas, estarán equipados con una fuente de iluminación general en cabina de pasajeros para facilitar la evacuación del avión. **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL);		
B5			**CS-25**	**CS 25.811 Emergency exit marking** (a) Each passenger emergency exit, its means of access, and its means of opening must be conspicuously marked. (b) The identity and location of each passenger emergency exit must be recognisable from a distance equal to the width of the cabin. (c) Means must be provided to assist the occupants in locating the exits in conditions of dense smoke. (d) The location of each passenger emergency exit must be indicated by a sign visible to occupants approaching along the main passenger aisle (or aisles). There must be – (1) A passenger emergency exit locator sign above the aisle (or aisles) near each passenger emergency exit, or at another overhead location if it is more practical because of low headroom, except that one sign may serve more than one exit if each exit can be seen readily from the sign; (2) A passenger emergency exit marking sign next to each passenger emergency exit, except that one sign may serve two such exits if they both can be seen readily from the sign; and (3) A sign on each bulkhead or divider that prevents fore and aft vision along the passenger cabin to indicate emergency exits beyond and obscured by the bulkhead or divider, except that if this is not possible the sign may be placed at another appropriate location.		

B07-06 **B5**	**M**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad;	El número de pasajeros a bordo excede el máximo permitido, en caso de que alguna salida de emergencia esté inoperativa	Indicar los detalles de la situación observada. Comprobar en MEL procedimiento operativos y de mantenimiento.
B07-07 **B5**	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.811 Emergency exit marking** (a) Each passenger emergency exit, its means of access, and its means of opening must be conspicuously marked. (b) The identity and location of each passenger emergency exit must be recognisable from a distance equal to the width of the cabin. (c) Means must be provided to assist the occupants in locating the exits in conditions of dense smoke. (d) The location of each passenger emergency exit must be indicated by a sign visible to occupants approaching along the main passenger aisle (or aisles). There must be – (1) A passenger emergency exit locator sign above the aisle (or aisles) near each passenger emergency exit, or at another overhead location if it is more practical because of low headroom, except that one sign may serve more than one exit if each exit can be seen readily from the sign; (2) A passenger emergency exit marking sign next to each passenger emergency exit, except that one sign may serve two such exits if they both can be seen readily from the sign; and (3) A sign on each bulkhead or divider that prevents fore and aft vision along the passenger cabin to indicate emergency exits beyond and obscured by the bulkhead or divider, except that if this is not possible the sign may be placed at another appropriate location.	Señal o iluminación de salida emergencia defectuosa, fuera de condiciones de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 11) decidirá si acepta o rechaza una aeronave con elementos que no funcionen, aunque ello esté permitido por la lista de desviación de configuración (CDL) o la lista de equipo mínimo (MEL);		
B07-08 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.270 Megáfonos** Los aviones con una MOPSC de más de 60 y que transporten al menos un pasajero estarán equipados con las siguientes cantidades de megáfonos portátiles alimentados por pilas fácilmente accesibles para su utilización por los miembros de la tripulación durante una evacuación de emergencia: a) por cada cabina de pasajeros:	Número de megáfonos insuficiente, fuera de condiciones de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.

				Cuadro 1. Número de megáfonos Configuración de plazas de pasajeros – Número de megáfonos 61 a 99 – 1 100 o más – 2 b) para los aviones con más de una cabina de pasajeros, en todos los casos en los que la configuración total de asientos para pasajeros sea mayor de 60 se requerirá, como mínimo, 1 megáfono.		
B07-09 **B5**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.115 Luces de operación** a) Los aviones en operación diurna estarán equipados con: 1) un sistema de luces anticolisión; 2) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del avión;ES 25.10.2012 Diario Oficial de la Unión Europea L 296/109 3) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros, y 4) una luz portátil independiente para cada miembro de la tripulación que se encuentre de servicio a la que estos puedan acceder con facilidad cuando estén sentados en sus puestos. b) Los aviones en operación nocturna, además estarán equipados con: 1) luces de navegación/posición; 2) dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente, y 3) luces para cumplir las normas internacionales sobre prevención de colisiones en el mar, si el avión opera como hidroavión.	Alguno de los miembros de tripulación de cabina no tiene disponible luces portátiles independientes aptas para el servicio y/o directamente accesibles	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar que se trata de un vuelo con algún tramo nocturno.
B07-10 **B5**	N	2	**Resolución de 15 de octubre de 1987**	Que todas las instrucciones e informaciones referentes a la seguridad que figuren en las aeronaves de bandera españolas, deberán ser expresadas, como mínimo, en los idiomas español e inglés.	Señalización de seguridad para pasajeros no se encuentra en español e inglés	Indicar los detalles de la situación observada.

B07-11 B5	E	2	CS-25	**CS 25.811 Emergency exit marking** (a) Each passenger emergency exit, its means of access, and its means of opening must be conspicuously marked. (b) The identity and location of each passenger emergency exit must be recognisable from a distance equal to the width of the cabin. (c) Means must be provided to assist the occupants in locating the exits in conditions of dense smoke. (d) The location of each passenger emergency exit must be indicated by a sign visible to occupants approaching along the main passenger aisle (or aisles). There must be: (1) A passenger emergency exit locator sign above the aisle (or aisles) near each passenger emergency exit, or at another overhead location if it is more practical because of low headroom, except that one sign may serve more than one exit if each exit can be seen readily from the sign; (2) A passenger emergency exit marking sign next to each passenger emergency exit, except that one sign may serve two such exits if they both can be seen readily from the sign; and (3) A sign on each bulkhead or divider that prevents fore and aft vision along the passenger cabin to indicate emergency exits beyond and obscured by the bulkhead or divider, except that if this is not possible the sign may be placed at another appropriate location. (e) The location of the operating handle and instructions for opening exits from the inside of the aeroplane must be shown in the following manner: (1) Each passenger emergency exit must have, on or near the exit, a marking that is readable from a distance of 76 cm (30 inches). (2) Each passenger emergency exit operating handle and the cover removal instructions, if the operating handle is covered, must – (i) Be self-illuminated with an initial brightness of at least 0.51 candela/m2 (160 microlamberts), or (ii) Be conspicuously located and well illuminated by the emergency lighting even in conditions of occupant crowding at the exit.	Salida de emergencia sin instrucciones de operación apropiadas	Indicar los detalles de la situación observada.

B07-12 **B5**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo** Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: a) el avión opere de conformidad con la MEL del operador, o b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).	Falta la cubierta, o está rota, de las señales de salida de emergencia	Indicar posición de la señal dentro del avión.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B08	Rampas, balsas salvavidas y equipos de supervivencia. ELTs.	Comprobar: - Presión y fecha de caducidad de las rampas y balsas salvavidas. Número suficiente, su correcta instalación y localización, así como su aptitud para el servicio. Su operatividad puede comprobarse con el manómetro que llevan instalado, o si no lo llevan, con la fecha de caducidad o próximo control. Si se ha sobrepasado la fecha de caducidad, considerarlo inservible y comprobar en la MEL las acciones a realizar. - La Parte CAT del Reglamento 965/2012 sólo requiere el transporte de dispositivos de flotación en vuelos sobre el agua, luego si ni el vuelo entrante ni el saliente cumple esta condición no se podrán abrir constataciones relativas a este elemento de inspección. - Las ELT se encuentran a bordo en número suficiente teniendo en cuenta si se realizan vuelos prolongados sobre agua. - Tipo de ELT instalada, frecuencias de transmisión, y codificación. Nota: En el caso de que alguna ELT existente, en adición a las mínimas requeridas que existan en la aeronave, no sea capaz de emitir simultáneamente en las frecuencias de 406 y 121,5 MHz, mientras que las mínimas requeridas sí lo hacen, se añadirá una constatación de categoría G. Como medio para resolver posibles dudas puede revisarse la licencia de radio de la aeronave, donde deberían aparecer enumeradas, aunque no tiene por qué aparecer la frecuencia a la que emiten. - Si no se conoce la frecuencia a la que emite la ELT, se anotará como constatación de categoría G. - Presencia y fácil accesibilidad de los equipos de señalización pirotécnica cuando la aeronave opere en zonas de búsqueda y salvamento difíciles, y así sea requerido. **El número mínimo de ELTs será:** ***"CAT.IDE.A.280 Transmisor de localización de emergencia (ELT)*** *a) Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con al menos:* *1) dos transmisores de localización de emergencia (ELT), uno de los cuales será automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o* *2) un ELT automático o dos ETL de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha.* *b) Los aviones con una MOPSC de 19 o menos estarán equipados con al menos:* *1) un ELT automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o* *2) un ELT de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha.* *c) Un ELT de cualquier tipo podrá transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz."*

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B08-01	N	3	**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.5.4.3. Para todos los aviones que realicen vuelos prolongados sobre el agua.** Además del equipo prescrito en 7.1.5.4.1. ó 7.1.5.4.2., según sea el caso, el equipo que se indica a continuación se instalará en todos los aviones utilizados en rutas en las que éstos puedan encontrarse sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 400 millas marinas, la que resulte menor, de terreno que permita efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves que operen ateniéndose a 7.1.4.2.7.2., y de la correspondiente a 30 minutos o 100 millas marinas, la que resulte menor, para todos los demás aviones; a) rampas balsas y balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas de equipo de salvamento incluso medios para el sustento de la vida que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender y del equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro descritas en el Anexo 2;	Número insuficiente de rampas/balsas salvavidas servibles	Indicar los detalles de la situación observada: presión del cilindro inadecuada, caducidad, etc.
	N	3	**Real Decreto 750/2014**	**TAE.SPO.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo.** Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: (a) El avión opere de conformidad con la MEL del operador, si esta ha sido establecida; o (b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL); o (c) el avión esté sujeto a un permiso de vuelo emitido de acuerdo con los requisitos de aeronavegabilidad aplicables.		
B5	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.265 Medios para la evacuación de emergencia** a) Los aviones con alturas de la salida de emergencia para pasajeros de más de 1,83 m (6 pies) por encima del suelo estarán equipados en cada una de dichas salidas con medios que permitan a los pasajeros y a la tripulación alcanzar el suelo con seguridad en caso de emergencia. b) No obstante lo dispuesto en la letra a), dichos equipos o dispositivos no serán necesarios en las salidas situadas sobre las alas si el lugar designado de la estructura del avión en que termina la vía de evacuación de emergencia está a menos de 1,83 metros (6 pies) del suelo con el avión en tierra, el tren de aterrizaje desplegado, y los flaps en la posición de despegue o de aterrizaje, ateniéndose a aquella de las posiciones que esté más alejada del suelo. c) Los aviones que requieran una salida de emergencia independiente para la tripulación de vuelo y en los que el punto más bajo de dicha salida de emergencia está a una altura superior a 1,83 m (6 pies)		

				del suelo, dispondrán de medios para ayudar a todos los miembros de la tripulación de vuelo a descender hasta el suelo de forma segura en caso de emergencia.		
B08-02 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua (...)** d) Los aviones que operan sobre el agua a una distancia de tierra adecuada para realizar un aterrizaje forzoso, mayor que la correspondiente a: 1) 120 minutos a la velocidad de crucero o 400 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto de la ruta o de las desviaciones previstas, o 2) 30 minutos a velocidad de crucero o 100 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para todos los demás aviones, estarán equipados con los equipos especificados en la letra e). e) Los aviones que cumplan con la letra d) llevarán el siguiente equipo: 1) balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas a bordo, almacenadas de tal forma que faciliten su utilización inmediata en caso de emergencia, y del tamaño suficiente para acomodar a todos los supervivientes en caso de pérdida de una balsa de la mayor capacidad nominal; 2) una luz de localización de supervivientes en cada balsa salvavidas; 3) equipos salvavidas para ofrecer los medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se vaya a emprender, y 4) al menos dos ELT de supervivencia [ELT(S)].	Número insuficiente de balsas salvavidas aptas para el servicio, para vuelos prolongados sobre el agua	Indicar los detalles de la situación observada: presión del cilindro inadecuada, caducidad, etc. Verificar que se trata de un vuelo de largo radio sobre el agua.
B08-03 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.280 Transmisor de localización de emergencia (ELT)** a) Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con al menos: 1) dos transmisores de localización de emergencia (ELT), uno de los cuales será automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o 2) un ELT automático o dos ETL de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha. b) Los aviones con una MOPSC de 19 o menos estarán equipados con al menos: 1) un ELT automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o 2) un ELT de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha. c) Un ELT de cualquier tipo podrá transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz.	Número insuficiente de ELT (fuera de límites de despacho)	Indicar los detalles de la situación observada.

				CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua (...) d) Los aviones que operan sobre el agua a una distancia de tierra adecuada para realizar un aterrizaje forzoso, mayor que la correspondiente a: 1) 120 minutos a la velocidad de crucero o 400 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto de la ruta o de las desviaciones previstas, o 2) 30 minutos a velocidad de crucero o 100 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para todos los demás aviones, estarán equipados con los equipos especificados en la letra e). e) Los aviones que cumplan con la letra d) llevarán el siguiente equipo: 1) balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas a bordo, almacenadas de tal forma que faciliten su utilización inmediata en caso de emergencia, y del tamaño suficiente para acomodar a todos los supervivientes en caso de pérdida de una balsa de la mayor capacidad nominal; 2) una luz de localización de supervivientes en cada balsa salvavidas; 3) equipos salvavidas para ofrecer los medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se vaya a emprender, y 4) al menos dos ELT de supervivencia [ELT(S)]. **CAT.IDE.A.305 Equipo de supervivencia** a) Los aviones que operen sobre áreas en las que las labores de búsqueda y rescate serían especialmente difíciles estarán equipados con: 1) equipos de señalización para emitir señales de socorro; 2) al menos un ELT(S), y 3) equipos adicionales de supervivencia adecuados para la ruta que vaya a recorrerse, teniendo en cuenta el número de personas a bordo. b) Los equipos de supervivencia adicionales especificados en la letra a).3) no necesitan llevarse a bordo cuando el avión: 1) permanezca dentro de una distancia de un área donde la búsqueda y rescate no sea especialmente difícil, correspondiente a: i) 120 minutos a la velocidad de crucero con un motor inoperativo (OEI), para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto a lo largo de la ruta o las desviaciones previstas, o ii) 30 minutos a la velocidad de crucero para todos los demás aviones, o 2) permanezca dentro de una distancia no mayor a la correspondiente a 90 minutos de vuelo a		

				velocidad de crucero desde un área adecuada para realizar un aterrizaje de emergencia, para aeronaves certificadas de acuerdo con la norma de aeronavegabilidad aplicable.		
B08-04	I	3	A10-III-5.1.4	A partir de enero de 2005, los transmisores de localización de emergencia funcionarán simultáneamente en 406 MHz y 121,5 MHz.	Alguna ELT no es capaz de transmitir simultáneamente en 406 MHz y 121.5 MHz	Indicar los detalles de la situación observada.
	E		REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.280 Transmisor de localización de emergencia (ELT)** a) Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con al menos: 1) dos transmisores de localización de emergencia (ELT), uno de los cuales será automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o 2) un ELT automático o dos ETL de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha. b) Los aviones con una MOPSC de 19 o menos estarán equipados con al menos: 1) un ELT automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o 2) un ELT de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha. c) Un ELT de cualquier tipo podrá transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz.		
B5				**CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua (...)** d) Los aviones que operan sobre el agua a una distancia de tierra adecuada para realizar un aterrizaje forzoso, mayor que la correspondiente a: 1) 120 minutos a la velocidad de crucero o 400 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto de la ruta o de las desviaciones previstas, o 2) 30 minutos a velocidad de crucero o 100 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para todos los demás aviones, estarán equipados con los equipos especificados en la letra e). e) Los aviones que cumplan con la letra d) llevarán el siguiente equipo: 1) balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas a bordo, almacenadas de tal forma que faciliten su utilización inmediata en caso de emergencia, y del tamaño suficiente para acomodar a todos los supervivientes en caso de pérdida de una balsa de la mayor capacidad nominal;		

				2) una luz de localización de supervivientes en cada balsa salvavidas; 3) equipos salvavidas para ofrecer los medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se vaya a emprender, y 4) al menos dos ELT de supervivencia [ELT(S)]. **CAT.IDE.A.305 Equipo de supervivencia** a) Los aviones que operen sobre áreas en las que las labores de búsqueda y rescate serían especialmente difíciles estarán equipados con: 1) equipos de señalización para emitir señales de socorro; 2) al menos un ELT(S), y 3) equipos adicionales de supervivencia adecuados para la ruta que vaya a recorrerse, teniendo en cuenta el número de personas a bordo. b) Los equipos de supervivencia adicionales especificados en la letra a).3) no necesitan llevarse a bordo cuando el avión: 1) permanezca dentro de una distancia de un área donde la búsqueda y rescate no sea especialmente difícil, correspondiente a: i) 120 minutos a la velocidad de crucero con un motor inoperativo (OEI), para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto a lo largo de la ruta o las desviaciones previstas, o ii) 30 minutos a la velocidad de crucero para todos los demás aviones, o 2) permanezca dentro de una distancia no mayor a la correspondiente a 90 minutos de vuelo a velocidad de crucero desde un área adecuada para realizar un aterrizaje de emergencia, para aeronaves certificadas de acuerdo con la norma de aeronavegabilidad aplicable.		
B08-05	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.280 Transmisor de localización de emergencia (ELT)** a) Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con al menos: 1) dos transmisores de localización de emergencia (ELT), uno de los cuales será automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o 2) un ELT automático o dos ETL de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha. b) Los aviones con una MOPSC de 19 o menos estarán equipados con al menos: 1) un ELT automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o	Equipamiento de supervivencia o ELT portátil no se encuentra en la ubicación indicada	Indicar los detalles de la situación observada.

				2) un ELT de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha. c) Un ELT de cualquier tipo podrá transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz. **CAT.IDE.A.285 Vuelo sobre el agua (...)** d) Los aviones que operan sobre el agua a una distancia de tierra adecuada para realizar un aterrizaje forzoso, mayor que la correspondiente a: 1) 120 minutos a la velocidad de crucero o 400 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto de la ruta o de las desviaciones previstas, o 2) 30 minutos a velocidad de crucero o 100 NM, ateniéndose al que sea menor de ambos valores, para todos los demás aviones, estarán equipados con los equipos especificados en la letra e). e) Los aviones que cumplan con la letra d) llevarán el siguiente equipo: 1) balsas salvavidas en número suficiente para alojar a todas las personas a bordo, almacenadas de tal forma que faciliten su utilización inmediata en caso de emergencia, y del tamaño suficiente para acomodar a todos los supervivientes en caso de pérdida de una balsa de la mayor capacidad nominal; 2) una luz de localización de supervivientes en cada balsa salvavidas; 3) equipos salvavidas para ofrecer los medios de supervivencia adecuados para el vuelo que se vaya a emprender, y 4) al menos dos ELT de supervivencia [ELT(S)]. **CAT.IDE.A.305 Equipo de supervivencia** a) Los aviones que operen sobre áreas en las que las labores de búsqueda y rescate serían especialmente difíciles estarán equipados con: 1) equipos de señalización para emitir señales de socorro; 2) al menos un ELT(S), y 3) equipos adicionales de supervivencia adecuados para la ruta que vaya a recorrerse, teniendo en cuenta el número de personas a bordo. b) Los equipos de supervivencia adicionales especificados en la letra a).3) no necesitan llevarse a bordo cuando el avión: 1) permanezca dentro de una distancia de un área donde la búsqueda y rescate no sea especialmente difícil, correspondiente a:		

B5				i) 120 minutos a la velocidad de crucero con un motor inoperativo (OEI), para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto a lo largo de la ruta o las desviaciones previstas, o ii) 30 minutos a la velocidad de crucero para todos los demás aviones, o 2) permanezca dentro de una distancia no mayor a la correspondiente a 90 minutos de vuelo a velocidad de crucero desde un área adecuada para realizar un aterrizaje de emergencia, para aeronaves certificadas de acuerdo con la norma de aeronavegabilidad aplicable.		
			CS-25	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (b) Each location, such as a locker or compartment, that carries any fire extinguishing, signalling, or other lifesaving equipment must be marked accordingly. (c) Stowage provisions for required emergency equipment must be conspicuously marked to identify the contents and facilitate the easy removal of the equipment. (d) Each liferaft must have obviously marked operating instructions. (e) Approved survival equipment must be marked for identification and method of operation.		
B08-06 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.280 Transmisor de localización de emergencia (ELT)** a) Los aviones con una MOPSC de más de 19 estarán equipados con al menos: 1) dos transmisores de localización de emergencia (ELT), uno de los cuales será automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o 2) un ELT automático o dos ETL de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual fuera otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha. b) Los aviones con una MOPSC de 19 o menos estarán equipados con al menos: 1) un ELT automático, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con posterioridad al 1 de julio de 2008, o 2) un ELT de cualquier tipo, en el caso de aviones cuyo primer CofA individual hubiera sido otorgado con anterioridad al 1 de julio de 2008 o en dicha fecha. c) Un ELT de cualquier tipo podrá transmitir simultáneamente en las frecuencias de 121,5 MHz y 406 MHz.	ELT automática requerida no disponible	Indicar los detalles de la situación observada.

				CAT.IDE.A.305 Equipo de supervivencia a) Los aviones que operen sobre áreas en las que las labores de búsqueda y rescate serían especialmente difíciles estarán equipados con: 1) equipos de señalización para emitir señales de socorro; 2) al menos un ELT(S), y 3) equipos adicionales de supervivencia adecuados para la ruta que vaya a recorrerse, teniendo en cuenta el número de personas a bordo. b) Los equipos de supervivencia adicionales especificados en la letra a).3) no necesitan llevarse a bordo cuando el avión: 1) permanezca dentro de una distancia de un área donde la búsqueda y rescate no sea especialmente difícil, correspondiente a: i) 120 minutos a la velocidad de crucero con un motor inoperativo (OEI), para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto a lo largo de la ruta o las desviaciones previstas, o ii) 30 minutos a la velocidad de crucero para todos los demás aviones, o 2) permanezca dentro de una distancia no mayor a la correspondiente a 90 minutos de vuelo a velocidad de crucero desde un área adecuada para realizar un aterrizaje de emergencia, para aeronaves certificadas de acuerdo con la norma de aeronavegabilidad aplicable.		

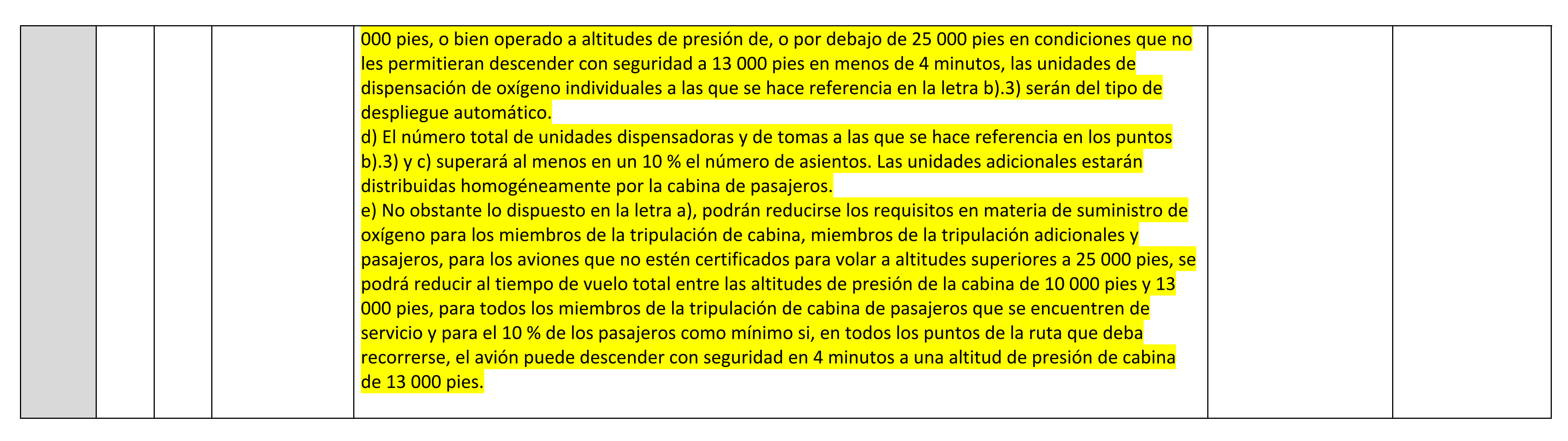
B08-07	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.305 Equipo de supervivencia** a) Los aviones que operen sobre áreas en las que las labores de búsqueda y rescate serían especialmente difíciles estarán equipados con: 1) equipos de señalización para emitir señales de socorro; 2) al menos un ELT(S), y 3) equipos adicionales de supervivencia adecuados para la ruta que vaya a recorrerse, teniendo en cuenta el número de personas a bordo. b) Los equipos de supervivencia adicionales especificados en la letra a).3) no necesitan llevarse a bordo cuando el avión: 1) permanezca dentro de una distancia de un área donde la búsqueda y rescate no sea especialmente difícil, correspondiente a: i) 120 minutos a la velocidad de crucero con un motor inoperativo (OEI), para los aviones capaces de continuar el vuelo hasta un aeródromo con los motores críticos inoperativos en cualquier punto a lo largo de la ruta o las desviaciones previstas, o ii) 30 minutos a la velocidad de crucero para todos los demás aviones, o 2) permanezca dentro de una distancia no mayor a la correspondiente a 90 minutos de vuelo a velocidad de crucero desde un área adecuada para realizar un aterrizaje de emergencia, para aeronaves certificadas de acuerdo con la norma de aeronavegabilidad aplicable.	No hay equipo requerido para hacer señales pirotécnicas de socorro en vuelos sobre agua en las que las labores de búsqueda y rescate serían especialmente difíciles	Indicar los detalles de la situación observada. Señales pirotécnicas de socorro descritas en el Anexo 2 de OACI.
	I		**ANEXO 6 OACI**	**6.5 .3 Para todos los aviones que realicen vuelos prolongados sobre el agua** 6.5.3.1 Además del equipo prescrito en 6.5.1 ó 6.5.2, según sea el caso, el equipo que se indica a continuación se instalará en todos los aviones utilizados en rutas en las que éstos puedan encontrarse sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero o de 740 km (400 NM), la que resulte menor, de terreno que permita efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves que operen ateniéndose a 5.2.9 ó 5.2.10, y de la correspondiente a 30 minutos o 185 km (100 NM), la que resulte menor, para todos los demás aviones: a) balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas del equipo de salvamento incluso medios para el sustento ele la vida que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender: y b) equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro descritas en el Anexo 2.		
B5	N		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.5.4.3.** Para todos los aviones que realicen vuelos prolongados sobre el agua. Además del equipo prescrito en 7.1.5.4.1. ó 7.1.5.4.2., según sea el caso, el equipo que se indica a continuación se instalará en todos los aviones utilizados en rutas en las que éstos puedan encontrarse sobre el agua y a una distancia que exceda de la correspondiente a 120 minutos a velocidad de crucero		

				o de 400 millas marinas, la que resulte menor, de terreno que permita efectuar un aterrizaje de emergencia en el caso de aeronaves que operen ateniéndose a 7.1.4.2.7.2., y de la correspondiente a 30 minutos o 100 millas marinas, la que resulte menor, para todos los demás aviones; a) rampas balsas y balsas salvavidas, estibadas de forma que facilite su empleo si fuera necesario, en número suficiente para alojar a todas las personas que se encuentren a bordo, provistas de equipo de salvamento incluso medios para el sustento de la vida que sea apropiado para el vuelo que se vaya a emprender y del equipo necesario para hacer las señales pirotécnicas de socorro descritas en el Anexo 2;		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B09	**Suministro de Oxígeno**	- Comprobar que el equipo respiratorio protector (PBE) está disponible, correctamente ubicado y fácilmente accesible, así como adecuadamente marcado con instrucciones de utilización. - Comprobar que hay oxígeno en cantidad suficiente para todos los miembros de tripulación de cabina, para las condiciones operativas del vuelo. También la caducidad y presión de la botella de oxígeno. Si la presión es baja, comprobar la mínima requerida de acuerdo al Manual de Operaciones. - Presencia, estado, y accesibilidad de las mascarillas de oxígeno o unidades dispensadoras, válvulas de presión y display electrónico (frente a lo indicado en la MEL). - Si las máscaras y los elementos de conexión de las botellas no son compatibles, la máscara de oxigeno se considerará no apta. **Nota:** El equivalente entre presión absoluta y altitud aproximada en la Atmósfera Estándar se regirá por esta tabla:

Presión absoluta				m	ft
hPa/	mBar	mm Hg	PSI		
700	700	525,043178	10,152642	3.000	10.000
620	620	465,038243	8,99234	4.000	13.000
376	376	282,023193	5,453419	7.600	25.000

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B09-01	N	3	**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.3.5. Provisión de oxígeno.** 7.1.3.3.5.1. No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes en las que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 milibares, a menos que se lleve una provisión suficiente de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a todos los tripulantes y al 10 por ciento de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de treinta minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantengan entre 700 y 620 milibares; b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 milibares. 7.1.3.3.5.2. No se iniciarán vuelos en aviones con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y a la proporción de los pasajeros que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de bajar la presión durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menos de 700 milibares.	Sistema desplegable automáticamente de suministro de oxígeno inoperativo, fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
B5	E		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 6. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25 000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. c) En el caso de aviones presurizados cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998 y hubieran operado a altitudes de presión superiores a 25		



				000 pies, o bien operado a altitudes de presión de, o por debajo de 25 000 pies en condiciones que no les permitieran descender con seguridad a 13 000 pies en menos de 4 minutos, las unidades de dispensación de oxígeno individuales a las que se hace referencia en la letra b).3) serán del tipo de despliegue automático. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros. e) No obstante lo dispuesto en la letra a), podrán reducirse los requisitos en materia de suministro de oxígeno para los miembros de la tripulación de cabina, miembros de la tripulación adicionales y pasajeros, para los aviones que no estén certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies, se podrá reducir al tiempo de vuelo total entre las altitudes de presión de la cabina de 10 000 pies y 13 000 pies, para todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren de servicio y para el 10 % de los pasajeros como mínimo si, en todos los puntos de la ruta que deba recorrerse, el avión puede descender con seguridad en 4 minutos a una altitud de presión de cabina de 13 000 pies.		

B09-02 **B5**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.230 Oxígeno de primeros auxilios** a) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión superiores a 25 000 pies, en el caso de operaciones para las que se requiera llevar un tripulante de cabina de pasajeros, estarán equipados con un suministro de oxígeno sin diluir para los pasajeros que, por motivos fisiológicos, puedan requerir oxígeno al producirse una despresurización de la cabina. b) El suministro de oxígeno al que se hace referencia en la letra a) se calculará empleando un caudal medio de al menos 3 litros a temperatura y presión estándar en seco (STDP)/minuto/persona. Este suministro de oxígeno deberá ser suficiente para el trayecto restante del vuelo, después de la despresurización de la cabina, a altitudes de presión de la cabina superiores a 8 000 pies pero inferiores a 15 000 pies, para el 2 % de los pasajeros transportados como mínimo, aunque en ningún caso para menos de una persona. c) Deberá haber un número suficiente de unidades dispensadoras, aunque en ningún caso menos de dos, con un sistema para que la tripulación de cabina de pasajeros pueda utilizar el suministro de oxígeno. d) El equipo de oxígeno de primeros auxilios será capaz de generar un flujo másico, para cada usuario, de 4 litros por minuto (STPD) como mínimo. **CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10.000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 6. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y	Sistema de suministro de oxígeno fuera de servicio no identificado como tal, y requerido por el tipo de vuelo	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar presión, caducidad, daños visibles, etc

				4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. c) En el caso de aviones presurizados cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998 y hubieran operado a altitudes de presión superiores a 25.000 pies, o bien operado a altitudes de presión de, o por debajo de 25.000 pies en condiciones que no les permitieran descender con seguridad a 13.000 pies en menos de 4 minutos, las unidades de dispensación de oxígeno individuales a las que se hace referencia en la letra b).3) serán del tipo de despliegue automático. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros. **CAT.OP.MPA.285 Utilización de oxígeno suplementario** El comandante garantizará que los miembros de la tripulación de vuelo que estén desempeñando funciones esenciales para la operación segura de una aeronave en vuelo utilicen oxígeno suplementario continuamente cuando la altitud de cabina exceda de 10 000 pies durante un período superior a 30 minutos y siempre que la altitud de cabina exceda de 13 000 pies.		
B09-03	E	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.230 Oxígeno de primeros auxilios** (...) b) El suministro de oxígeno al que se hace referencia en la letra a) se calculará empleando un caudal medio de al menos 3 litros a temperatura y presión estándar en seco (STDP)/minuto/persona. Este suministro de oxígeno deberá ser suficiente para el trayecto restante del vuelo, después de la despresurización de la cabina, a altitudes de presión de la cabina superiores a 8 000 pies pero inferiores a 15 000 pies, para el 2 % de los pasajeros transportados como mínimo, aunque en ningún caso para menos de una persona.	Botella de oxígeno incorrectamente asegurada	Indicar los detalles de la situación observada.
			CS-25	**CS 25.1447 Equipment standards for oxygen dispensing units (...)** (2) Each flight-crew member on flight deck duty must be provided with demand equipment. In addition, each flight-crew member must be provided with a quickdonning type of oxygen dispensing unit, <u>connected to an oxygen supply terminal, that is immediately available to him when seated at his station, and this is designed and installed so that it</u> (see AMC 25.1447 (c)(2)) – (i) Can be placed on the face from its ready position, <u>properly secured</u>, sealed, and supplying oxygen upon demand, with one hand within 5 seconds and without disturbing eyeglasses or		
B5						

				causing delay in proceeding with emergency duties; and (ii) Allows, while in place, the performance of normal communication functions.		
B09-04	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10.000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 6. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén	Avión no equipado con sistema de suministro de oxígeno desplegable automáticamente y vuelo operado por encima de FL250, CdA individual otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998	Indicar los detalles de la situación observada.

				sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. c) En el caso de aviones presurizados cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998 y hubieran operado a altitudes de presión superiores a 25.000 pies, o bien operado a altitudes de presión de, o por debajo de 25.000 pies en condiciones que no les permitieran descender con seguridad a 13.000 pies en menos de 4 minutos, las unidades de dispensación de oxígeno individuales a las que se hace referencia en la letra b).3) serán del tipo de despliegue automático. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros. e) No obstante lo dispuesto en la letra a), podrán reducirse los requisitos en materia de suministro de oxígeno para los miembros de la tripulación de cabina, miembros de la tripulación adicionales y pasajeros, para los aviones que no estén certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies, se podrá reducir al tiempo de vuelo total entre las altitudes de presión de la cabina de 10 000 pies y 13 000 pies, para todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren de servicio y para el 10 % de los pasajeros como mínimo si, en todos los puntos de la ruta que deba recorrerse, el avión puede descender con seguridad en 4 minutos a una altitud de presión de cabina de 13 000 pies		
B5	**N**		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.3.5. Provisión de oxígeno.** 7.1.3.3.5.1. No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes en las que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 milibares, a menos que se lleve una provisión suficiente de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a todos los tripulantes y al 10 por ciento de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de treinta minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantengan entre 700 y 620 milibares; b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 milibares. 7.1.3.3.5.2. No se iniciarán vuelos en aviones con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y a la		

				proporción de los pasajeros que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de bajar la presión durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menos de 700 milibares.		
B09-05	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10.000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 6. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. c) En el caso de aviones presurizados cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998 y hubieran operado a altitudes de presión superiores a 25.000 pies, o bien operado a altitudes de presión de, o por debajo de 25.000 pies en condiciones que no les permitieran descender con seguridad a 13.000 pies en menos de 4 minutos, las unidades de dispensación de oxígeno individuales a las que se hace referencia en la letra b).3) serán del tipo de despliegue automático. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros. e) No obstante lo dispuesto en la letra a), podrán reducirse los requisitos en materia de suministro de oxígeno para los miembros de la tripulación de cabina, miembros de la tripulación adicionales y pasajeros, para los aviones que no estén certificados para volar a altitudes superiores a 25 000 pies, se podrá reducir al tiempo de vuelo total entre las altitudes de presión de la cabina de 10 000 pies y 13	Insuficiente número de unidades dispensadoras de oxígeno desplegables automáticamente (fuera de límites de despacho). CdA individual otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998	Indicar los detalles de la situación observada.

				000 pies, para todos los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren de servicio y para el 10 % de los pasajeros como mínimo si, en todos los puntos de la ruta que deba recorrerse, el avión puede descender con seguridad en 4 minutos a una altitud de presión de cabina de 13 000 pies		
B5	**N**		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.3.3.5. Provisión de oxígeno.** 7.1.3.3.5.1. No se iniciarán vuelos cuando se tenga que volar a altitudes en las que la presión atmosférica en los compartimientos del personal sea inferior a 700 milibares, a menos que se lleve una provisión suficiente de oxígeno respirable para suministrarlo: a) a todos los tripulantes y al 10 por ciento de los pasajeros durante todo período de tiempo, que exceda de treinta minutos, en que la presión en los compartimientos que ocupan se mantengan entre 700 y 620 milibares; b) a la tripulación y a los pasajeros durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en los compartimientos ocupados por los mismos sea inferior a 620 milibares. 7.1.3.3.5.2. No se iniciarán vuelos en aviones con cabina a presión a menos que lleven suficiente provisión de oxígeno respirable para suministrarlo a todos los miembros de la tripulación y a la proporción de los pasajeros que sea apropiada a las circunstancias del vuelo que se esté emprendiendo, en caso de bajar la presión durante todo período de tiempo en que la presión atmosférica en cualquier compartimiento por ellos ocupado sea menos de 700 milibares.		
B09-06	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.240 Oxígeno suplementario — Aviones no presurizados** Los aviones no presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10 000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 1. Cuadro 1. Requisitos mínimos de oxígeno para aviones no presurizados **Suministro para** | **Duración y altitud de presión en cabina**	Cantidad insuficiente de oxígeno o número insuficiente de máscaras para todos los miembros de cabina y el 10% de los pasajeros y requerido por el tipo de vuelo: vuelo no presurizado entre	Indicar los detalles de la situación observada.

B5				1) Ocupantes de asientos del compartimento de la tripulación de vuelo en funciones y miembros de la tripulación que asisten a la tripulación de vuelo en sus funciones — El tiempo de vuelo completo a altitudes de presión superiores a 10 000 pies. 2) Miembros de la tripulación de cabina que se encuentren de servicio — El tiempo de vuelo completo a altitudes de presión superiores a 13 000 pies y para cualquier período que supere los 30 minutos a altitudes de presión por encima de los 10 000 pies pero que no excedan los 13 000 pies. 3) Miembros de la tripulación adicionales y 100 % de los pasajeros (*) — El tiempo de vuelo completo a altitudes de presión superiores a 13 000 pies. 4) 10 % de los pasajeros (*) — El tiempo de vuelo completo tras 30 minutos a altitudes de presión por encima de 10 000 pies pero sin superar los 13 000 pies. (*) El número de pasajeros en el cuadro 1 se refiere a los pasajeros realmente a bordo, incluidos los menores de 24 meses.	FL100 y FL130 superior a 30 minutos	
B09-07	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.230 Oxígeno de primeros auxilios** a) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión superiores a 25 000 pies, en el caso de operaciones para las que se requiera llevar un tripulante de cabina de pasajeros, estarán equipados con un suministro de oxígeno sin diluir para los pasajeros que, por motivos fisiológicos, puedan requerir oxígeno al producirse una despresurización de la cabina. b) El suministro de oxígeno al que se hace referencia en la letra a) se calculará empleando un caudal medio de al menos 3 litros a temperatura y presión estándar en seco (STDP)/minuto/persona. Este suministro de oxígeno deberá ser suficiente para el trayecto restante del vuelo, después de la	Cantidad insuficiente de oxígeno y/o máscaras de oxígeno servibles requeridas para el tipo de vuelo	Indicar los detalles de la situación observada. Si las máscaras y los elementos de conexión de las botellas no son compatibles, la

B5				despresurización de la cabina, a altitudes de presión de la cabina superiores a 8 000 pies pero inferiores a 15 000 pies, para el 2 % de los pasajeros transportados como mínimo, aunque en ningún caso para menos de una persona. c) Deberá haber un número suficiente de unidades dispensadoras, aunque en ningún caso menos de dos, con un sistema para que la tripulación de cabina de pasajeros pueda utilizar el suministro de oxígeno. d) El equipo de oxígeno de primeros auxilios será capaz de generar un flujo másico, para cada usuario, de 4 litros por minuto (STPD) como mínimo. **CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10.000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 6. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. c) En el caso de aviones presurizados cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998 y hubieran operado a altitudes de presión superiores a 25.000 pies, o bien operado a altitudes de presión de, o por debajo de 25.000 pies en condiciones que no les permitieran descender con seguridad a 13.000 pies en menos de 4 minutos, las unidades de dispensación de oxígeno individuales a las que se hace referencia en la letra b).3) serán del tipo de despliegue automático. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos		máscara de oxigeno se considerará no apta.

				b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros. **CAT.OP.MPA.285 Utilización de oxígeno suplementario** El comandante garantizará que los miembros de la tripulación de vuelo que estén desempeñando funciones esenciales para la operación segura de una aeronave en vuelo utilicen oxígeno suplementario continuamente cuando la altitud de cabina exceda de 10 000 pies durante un período superior a 30 minutos y siempre que la altitud de cabina exceda de 13 000 pies.		
B09-08 **B5**	**E**	**2**	**CS-25**	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (...) (e) Approved survival equipment must be marked for identification and method of operation.	Suministro de oxígeno no directamente accesible y requerido por el tipo de vuelo	Indicar los detalles de la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.230 Oxígeno de primeros auxilios** a) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión superiores a 25 000 pies, en el caso de operaciones para las que se requiera llevar un tripulante de cabina de pasajeros, estarán equipados con un suministro de oxígeno sin diluir para los pasajeros que, por motivos fisiológicos, puedan requerir oxígeno al producirse una despresurización de la cabina. b) El suministro de oxígeno al que se hace referencia en la letra a) se calculará empleando un caudal medio de al menos 3 litros a temperatura y presión estándar en seco (STDP)/minuto/persona. Este suministro de oxígeno deberá ser suficiente para el trayecto restante del vuelo, después de la despresurización de la cabina, a altitudes de presión de la cabina superiores a 8 000 pies pero inferiores a 15 000 pies, para el 2 % de los pasajeros transportados como mínimo, aunque en ningún caso para menos de una persona. c) Deberá haber un número suficiente de unidades dispensadoras, aunque en ningún caso menos de dos, con un sistema para que la tripulación de cabina de pasajeros pueda utilizar el suministro de oxígeno. d) El equipo de oxígeno de primeros auxilios será capaz de generar un flujo másico, para cada usuario, de 4 litros por minuto (STPD) como mínimo. **CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10.000 pies dispondrán de		

				equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 6. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. c) En el caso de aviones presurizados cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998 y hubieran operado a altitudes de presión superiores a 25.000 pies, o bien operado a altitudes de presión de, o por debajo de 25.000 pies en condiciones que no les permitieran descender con seguridad a 13.000 pies en menos de 4 minutos, las unidades de dispensación de oxígeno individuales a las que se hace referencia en la letra b).3) serán del tipo de despliegue automático. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros.		
B09-09	**E**	**2**	**CS-25**	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (...) (e) Approved survival equipment must be marked for identification and method of operation.	Equipo respiratorio protector en distinto lugar al indicado	Indicar los detalles de la situación observada.

B5			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.245 Equipo respiratorio de protección de la tripulación** a) Todos los aviones presurizados y aquellos no presurizados con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de 19 asientos estarán equipados con equipos respiratorios de protección (PBE) para proteger los ojos, nariz y boca y para proporcionar, durante un período mínimo de 15 minutos: 1) oxígeno para cada miembro de la tripulación de vuelo que se encuentre de servicio en el compartimento de la tripulación de vuelo; 2) gas respirable para cada miembro de la tripulación de cabina que se encuentre de servicio, junto a su puesto asignado, y 3) gas respirable procedente de un PBE portátil para un miembro de la tripulación de vuelo, junto a su puesto asignado, en el caso de aviones operados con una tripulación de vuelo de más de un miembro y sin miembros de la tripulación de cabina. b) Un PBE previsto para su uso por parte de la tripulación de vuelo se instalará en el compartimento de la tripulación de vuelo y estará accesible para su uso inmediato por cada uno de los miembros de la tripulación de vuelo que estén de servicio en su puesto asignado. c) Un PBE previsto para su uso por parte de la tripulación de cabina se instalará junto a cada puesto de servicio de los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros que se encuentren en servicio. d) Los aviones estarán equipados con un PBE portátil adicional instalado junto al extintor portátil al que se hace referencia en CAT.IDE.A.250, o adyacente a la entrada del compartimento de carga, en caso de que el extintor portátil se instale en un compartimento de carga. e) Un PBE mientras se encuentre en uso no impedirá el empleo de los medios de comunicación a los que se hace referencia en CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 y CAT.IDE.A.330.		
B09-10 B5	E	2	**CS-25**	**CS 25.1561 Safety equipment** (a) Each safety equipment control to be operated by the crew in emergency, such as controls for automatic liferaft releases, must be plainly marked as to its method of operation. (...) (e) Approved survival equipment must be marked for identification and method of operation.	Equipo de oxígeno sin instrucciones de uso	Indicar los detalles de la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.230 Oxígeno de primeros auxilios** a) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión superiores a 25 000 pies, en el caso de operaciones para las que se requiera llevar un tripulante de cabina de pasajeros, estarán equipados con un suministro de oxígeno sin diluir para los pasajeros que, por motivos fisiológicos, puedan		

				requerir oxígeno al producirse una despresurización de la cabina. b) El suministro de oxígeno al que se hace referencia en la letra a) se calculará empleando un caudal medio de al menos 3 litros a temperatura y presión estándar en seco (STDP)/minuto/persona. Este suministro de oxígeno deberá ser suficiente para el trayecto restante del vuelo, después de la despresurización de la cabina, a altitudes de presión de la cabina superiores a 8 000 pies pero inferiores a 15 000 pies, para el 2 % de los pasajeros transportados como mínimo, aunque en ningún caso para menos de una persona. c) Deberá haber un número suficiente de unidades dispensadoras, aunque en ningún caso menos de dos, con un sistema para que la tripulación de cabina de pasajeros pueda utilizar el suministro de oxígeno. d) El equipo de oxígeno de primeros auxilios será capaz de generar un flujo másico, para cada usuario, de 4 litros por minuto (STPD) como mínimo. **CAT.IDE.A.235 Oxígeno suplementario — Aviones presurizados** a) Los aviones presurizados que operen a una altitud de presión superior a 10.000 pies dispondrán de equipos de oxígeno suplementario, capaces de almacenar y distribuir los suministros de oxígeno de acuerdo con el cuadro 6. b) Los aviones presurizados que operen a altitudes de presión por encima de los 25.000 pies estarán equipados con: 1) máscaras de colocación rápida para los miembros de la tripulación de vuelo; 2) salidas y máscaras de repuesto suficientes, o unidades de oxígeno portátiles con máscaras distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros para habilitar el inmediato suministro de oxígeno para uso de cada miembro de la tripulación de cabina; 3) una unidad dispensadora de oxígeno conectada a terminales de suministro de oxígeno inmediatamente a disposición de cada miembro de la tripulación de cabina, miembro de la tripulación adicional y ocupantes de los plazas de pasajeros, con independencia de dónde estén sentados, y 4) un dispositivo para proporcionar aviso de alerta a la tripulación de vuelo sobre cualquier pérdida de presurización. c) En el caso de aviones presurizados cuyo CofA individual se hubiera otorgado por primera vez con posterioridad al 8 de noviembre de 1998 y hubieran operado a altitudes de presión superiores a 25.000 pies, o bien operado a altitudes de presión de, o por debajo de 25.000 pies en condiciones que		

				no les permitieran descender con seguridad a 13.000 pies en menos de 4 minutos, las unidades de dispensación de oxígeno individuales a las que se hace referencia en la letra b).3) serán del tipo de despliegue automático. d) El número total de unidades dispensadoras y de tomas a las que se hace referencia en los puntos b).3) y c) superará al menos en un 10 % el número de asientos. Las unidades adicionales estarán distribuidas homogéneamente por la cabina de pasajeros.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B10	Instrucciones de seguridad	Comprobar que existen medios de información a los pasajeros sobre seguridad a bordo. Estos medios deben ser instrucciones de seguridad escritas complementadas con información explicada oralmente, demostración con video o una combinación de ellas. Comprobar el estado de las tarjetas con instrucciones de seguridad, y que todos los pasajeros tienen accesibilidad a una. También que se corresponden con el tipo concreto de aeronave, especialmente el número y tipo de salidas de emergencia disponibles.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B10-01 B2	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.170 Instrucciones a los pasajeros** El operador garantizará que los pasajeros: a) reciban instrucciones y demostraciones relativas a la seguridad, de manera que se facilite la aplicación de los procedimientos requeridos en caso de emergencia, y b) dispongan de una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de emergencia y las salidas que pudieran tener que llegar a utilizar. **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 7) se asegurará de que se haya informado a todos los pasajeros acerca de la localización de las salidas de emergencia, y de la ubicación y uso de los equipos de seguridad y emergencia pertinentes;	Instrucciones de seguridad que no se corresponden con el tipo de aeronave y/o configuración	Indicar los detalles de la situación observada.
B10-02 B2	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.170 Instrucciones a los pasajeros** El operador garantizará que los pasajeros: a) reciban instrucciones y demostraciones relativas a la seguridad, de manera que se facilite la aplicación de los procedimientos requeridos en caso de emergencia, y b) dispongan de una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de emergencia y las salidas que pudieran tener que llegar a utilizar. **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 7) se asegurará de que se haya informado a todos los pasajeros acerca de la localización de las salidas de emergencia, y de la ubicación y uso de los equipos de seguridad y emergencia pertinentes;	No hay tarjeta con instrucciones de seguridad a bordo	Indicar los detalles de la situación observada.

B10-03 B2	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.210 Señales de uso de cinturones y de prohibición de fumar** Los aviones en los que no todos los asientos de los pasajeros sean visibles desde los asientos de la tripulación de vuelo estarán equipados con medios que permitan indicar, a todos los pasajeros y a la tripulación de cabina de pasajeros, cuándo deben abrocharse los cinturones y cuándo no estará permitido fumar.	Señal de "Return to Seat/Vuelvan a su asiento" de los aseos no están operativas, fuera de condiciones de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
B10-04 B2	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.170 Instrucciones a los pasajeros** El operador garantizará que los pasajeros: a) reciban instrucciones y demostraciones relativas a la seguridad, de manera que se facilite la aplicación de los procedimientos requeridos en caso de emergencia, y b) dispongan de una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de emergencia y las salidas que pudieran tener que llegar a utilizar. **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 7) se asegurará de que se haya informado a todos los pasajeros acerca de la localización de las salidas de emergencia, y de la ubicación y uso de los equipos de seguridad y emergencia pertinentes;	Tarjetas de instrucciones de seguridad con información inexacta	Indicar los detalles de la situación observada.
B10-05 B2	E	2	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.210 Señales de uso de cinturones y de prohibición de fumar** Los aviones en los que no todos los asientos de los pasajeros sean visibles desde los asientos de la tripulación de vuelo estarán equipados con medios que permitan indicar, a todos los pasajeros y a la tripulación de cabina de pasajeros, cuándo deben abrocharse los cinturones y cuándo no estará permitido fumar.	Señal de "Fasten seat belts/Abróchense los cinturones" de los aseos no están operativas, fuera de condiciones de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
B10-06	E	1	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.170 Instrucciones a los pasajeros** El operador garantizará que los pasajeros: a) reciban instrucciones y demostraciones relativas a la seguridad, de manera que se facilite la	Tarjetas con instrucciones de seguridad en mal estado	Indicar los detalles de la situación observada.

B2				aplicación de los procedimientos requeridos en caso de emergencia, y b) dispongan de una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de emergencia y las salidas que pudieran tener que llegar a utilizar. **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 7) se asegurará de que se haya informado a todos los pasajeros acerca de la localización de las salidas de emergencia, y de la ubicación y uso de los equipos de seguridad y emergencia pertinentes;		
B10-07	I	**1**	**ANEXO 6 OACI. PARTE I. 4.2.12.1**	**4.2.11 Pasajeros** 4.2.11.1 El explotador se asegurará de que los pasajeros conozcan bien la ubicación y el uso de: a) los cinturones de seguridad; b) las salidas de emergencia; c) los chalecos salvavidas, si está prescrito llevarlos a bordo; d) el equipo de oxígeno, si se prescribe el suministro de oxígeno para uso de los pasajeros; y e) otro equipo de emergencia suministrado para uso individual, inclusive tarjetas de instrucciones de emergencia para los pasajeros.	Insuficiente número de tarjetas de instrucciones de seguridad para todos los pasajeros a bordo	Indicar los detalles de la situación observada.
			ANEXO 6 OACI. PARTE I. 6.2.2 (d)	El avión estará equipado con: (...) d) Medios para asegurar que se comunique a los pasajeros la información e instrucciones siguientes: 1) Cuándo han de ajustarse los cinturones de seguridad 2) Cuándo y cómo ha de utilizarse el equipo de oxígeno, si se exige provisión de oxígeno 3) Cuándo no se debe fumar 4) Ubicación y uso de los chalecos salvavidas, o de los dispositivos individuales de flotación equivalentes, si se exige llevar tales dispositivos; y Ubicación y modo de abrir las salidas de emergencia;		

B2	E		REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.170 Instrucciones a los pasajeros** El operador garantizará que los pasajeros:a) reciban instrucciones y demostraciones relativas a la seguridad, de manera que se facilite la aplicación de los procedimientos requeridos en caso de emergencia, y b) dispongan de una tarjeta con instrucciones de seguridad, donde se indique mediante pictogramas el funcionamiento de los equipos de emergencia y las salidas que pudieran tener que llegar a utilizar. **CAT.GEN.MPA.105 Responsabilidades del comandante** a) El comandante, además de cumplir lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.100: (...) 7) se asegurará de que se haya informado a todos los pasajeros acerca de la localización de las salidas de emergencia, y de la ubicación y uso de los equipos de seguridad y emergencia pertinentes;		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B11	**Tripulación de cabina de pasajeros**	Comprobar que la composición de la tripulación de cabina cumple con el mínimo requerido por el Manual de Operaciones. Comprobar que la tripulación está familiarizada con los procedimientos de emergencia de cabina de pasajeros, así como con la ubicación y operación de los equipos de emergencia. Comprobar que durante el reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo se toman las precauciones de seguridad, que la tripulación cumple el procedimiento de carga de combustible con pasajeros a bordo descrito en el Manual de Operaciones. También que existe un sistema de comunicación bidireccional adecuado entre cabina de pilotos y tripulación de tierra. Cundo las circunstancias lo permitan y no suponga en ningún caso un retraso al vuelo, comprobar que la tripulación no ha superado, o va a superar si es un vuelo saliente, la limitación de tiempo de vuelo o el número máximo de horas de actividad aérea. La tripulación de cabina de pasajeros debe poseer un certificado con la lista de cualificaciones y registro de entrenamientos, aunque no tiene por qué llevarlos consigo durante el desarrollo de su trabajo.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B11-01	E	3	**REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008. ANEXO IV**	**7.b.** Los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros deben: **i)** ser instruidos y examinados de forma periódica para adquirir y mantener un nivel de competencia adecuado para desempeñar las tareas de seguridad asignadas, y **ii)** someterse periódicamente a una revisión a fin de determinar su aptitud física para desempeñar con seguridad las tareas de seguridad que tengan asignadas. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante una evaluación apropiada basada en las mejores prácticas de la medicina aeronáutica.	Número insuficiente de tripulantes de cabina de pasajeros	Indicar los detalles de la situación observada.

			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**ORO.CC.100 Número y composición de la tripulación de cabina** a) El número y la composición de los miembros de la tripulación de cabina se determinarán de conformidad con el punto 7) a) del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008, teniendo en cuenta los factores operativos o las circunstancias del vuelo específico que vaya a operarse. Se asignará al menos un miembro de la tripulación de cabina para la operación de aeronaves con una MOPSC superior a 19 cuando transporten uno o más pasajeros. b) A efectos del cumplimiento de lo dispuesto en la letra a), el número mínimo de miembros de la tripulación de cabina será mayor que: 1) el número de miembros de la tripulación de cabina establecidos durante el proceso de certificación de la aeronave de conformidad con las especificaciones de certificación aplicables para la configuración de cabina de la aeronave utilizada por el operador, o 2) si no se ha establecido el número mencionado en el punto 1), el número de miembros de la tripulación de cabina establecidos durante el proceso de certificación de la aeronave para la configuración máxima certificada de asientos para pasajeros reducido en uno por cada múltiplo entero de 50 asientos de pasajeros en que la configuración de la cabina de la aeronave utilizada por el operador sea menor que la capacidad máxima certificada de asientos, o 3) un tripulante de cabina por cada 50 asientos de pasajeros, o fracción de 50, instalados en el mismo nivel de la aeronave que se va a operar. c) Para las operaciones a las que se asigne más de un tripulante de cabina, el operador designará a un miembro de la tripulación de cabina responsable ante el piloto al mando/comandante. **ORO.AOC.135 Requisitos en cuanto a personal (...)** b) Idoneidad y competencia del personal 1) El operador empleará personal suficiente para las operaciones previstas en vuelo y en tierra. 2) Todo el personal asignado a las operaciones en tierra y en vuelo o que participe directamente en las mismas: i) estará adecuadamente formado, ii) habrá demostrado su capacidad para desempeñar las funciones que le hayan sido asignadas, y iii) conocerá sus responsabilidades y la relación que guardan sus obligaciones con el conjunto de la operación.		
B2						

B11-02 B2	E	3	REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008. ANEXO IV	**8.b.** La operación con fines comerciales y la operación de aeronaves complejas deberán emprenderse exclusivamente de acuerdo con el manual de operaciones del operador. Dicho manual deberá contener todas las instrucciones, informaciones y procedimientos necesarios para todas las aeronaves explotadas y para que el personal de operaciones pueda desempeñar sus actividades. Deberán especificarse las limitaciones aplicables al tiempo de vuelo, los períodos de actividad durante el vuelo y los períodos de descanso de los miembros de la tripulación. El manual de operaciones y sus revisiones deberán ser compatibles con el manual de vuelo aprobado y deberán modificarse en la medida de lo necesario.	Miembro/s de la tripulación de cabina de pasajeros no cumplen con las limitaciones de tiempos de vuelo y descanso	Indicar los detalles de la situación observada, comparándolo con los requisitos del Manual de operaciones.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.100 Responsabilidades de la tripulación** b) El miembro de la tripulación: 1) informará al comandante de cualquier avería, fallo, deficiencia o defecto que, a su juicio, pueda afectar a la aeronavegabilidad o a la seguridad de funcionamiento de la aeronave, en particular los sistemas de emergencia, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación; 2) informará al comandante de todo incidente que haya puesto o hubiera podido poner en peligro la seguridad de la operación, salvo que ya haya sido informado por otro miembro de la tripulación; 3) cumplirá los requisitos pertinentes del sistema de notificación de sucesos del operador; 4) respetará todas las limitaciones de los tiempos de vuelo y de servicio (FTL), así como los requisitos en materia de descanso aplicables a sus actividades;		
B11-03	N	3	ORDEN DE 10 DE MARZO DE 1988 SOBRE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE USO EN AVIACIÓN CIVIL	**Anexo B. (...)** **2. Operaciones de reabastecimiento con pasaje a bordo** 2.1 La operación de abastecimiento se suspenderá cuando se estén realizando ejercicios o trabajos de extinción por el servicio contra incendios, cuando existan amenazas de bomba en aeronaves, tanto en tierra como en vuelo o en instalaciones del aeropuerto, y cuando concurra cualquier otra circunstancia que pudiera disminuir la disponibilidad o eficacia del servicio contra incendios. Cuando se detecta la presencia de vapores de combustible en el interior de la aeronave o se ponga de manifiesto cualquier otro riesgo se interrumpirán tanto la operación como las posibles tareas de limpieza en el interior de la aeronave con aparatos eléctricos. 2.2 Antes de procederse a la operación de abastecimiento, el personal de la línea aérea advertirá a los pasajeros, indicándoles la prohibición de fumar, de accionar conmutadores y de crear fuentes de inflamación. Los indicadores de <no fumar>, y los paneles indicadores de las salidas tendrán que estar iluminados, pudiendo estar las puertas de salida, que tengan puesta escalera, abiertas, semiabiertas o	Reabastecimiento con pasaje a bordo con personal cualificado que no se encuentra en sus posiciones requeridas	Indicar los detalles de la situación observada.

				cerradas sin bloquear en caso de climatología adversa, permaneciendo el resto de las puertas cerradas, sin obstáculos y con personal auxiliar de cabina en su proximidad para accionar los toboganes de emergencia y canalizar la evacuación en caso de que fuera necesario. El mínimo de salidas de emergencia requerido deberá estar libre de obstáculos. 2.3 Deberá existir una comunicación adecuada, en ambos sentidos, entre la dotación que supervisa la operación en tierra y la tripulación que permanezca a bordo, así como un medio seguro y rápido de realizar una petición del servicio contra incendios. 2.4 El movimiento de los pasajeros que estén embarcando o desembarcando de la aeronave durante la operación de abastecimiento de combustible tendrá que estar dirigido por personal responsable de la compañía aérea.		
	I		**ANEXO 6 OACI**	**4.3.8. Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.** 4.3.8.1 No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté debidamente dotado de personal calificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles. 4.3.8.2 Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal en tierra que supervise el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de intercomunicación del avión u otros medios adecuados.		
B2	E		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.195 Carga y descarga de combustible durante el embarque, desembarque o permanencia a bordo de los pasajeros** a)Una aeronave no debe abastecerse/descargarse de gasolina de aviación o combustible de alta volatilidad, o una mezcla de estos tipos de combustible mientras los pasajeros están embarcando, se encuentran a bordo o están desembarcando. b)Para todos los demás tipos de combustibles, deberán tomarse las precauciones adecuadas y la aeronave deberá estar debidamente tripulada por personal cualificado listo para iniciar y dirigir una evacuación de la misma con los medios más eficientes y rápidos de que se disponga.		

B11-04 B2	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.195 Carga y descarga de combustible durante el embarque, desembarque o permanencia a bordo de los pasajeros** a)Una aeronave no debe abastecerse/descargarse de gasolina de aviación o combustible de alta volatilidad, o una mezcla de estos tipos de combustible mientras los pasajeros están embarcando, se encuentran a bordo o están desembarcando. b)Para todos los demás tipos de combustibles, deberán tomarse las precauciones adecuadas y la aeronave deberá estar debidamente tripulada por personal cualificado listo para iniciar y dirigir una evacuación de la misma con los medios más eficientes y rápidos de que se disponga.	Reabastecimiento con pasaje a bordo de gasolina de aviación o combustible de alta volatilidad, o una mezcla de ellos	Indicar los detalles de la situación observada.
B11-05	N	3	ORDEN DE 10 DE MARZO DE 1988 SOBRE SUMINISTRO DE COMBUSTIBLE DE USO EN AVIACIÓN CIVIL	**Anexo B. (...)** **2. Operaciones de reabastecimiento con pasaje a bordo** 2.1 La operación de abastecimiento se suspenderá cuando se estén realizando ejercicios o trabajos de extinción por el servicio contra incendios, cuando existan amenazas de bomba en aeronaves, tanto en tierra como en vuelo o en instalaciones del aeropuerto, y cuando concurra cualquier otra circunstancia que pudiera disminuir la disponibilidad o eficacia del servicio contra incendios. Cuando se detecta la presencia de vapores de combustible en el interior de la aeronave o se ponga de manifiesto cualquier otro riesgo se interrumpirán tanto la operación como las posibles tareas de limpieza en el interior de la aeronave con aparatos eléctricos. 2.2 Antes de procederse a la operación de abastecimiento, el personal de la línea aérea advertirá a los pasajeros, indicándoles la prohibición de fumar, de accionar conmutadores y de crear fuentes de inflamación. Los indicadores de <no fumar>, y los paneles indicadores de las salidas tendrán que estar iluminados, pudiendo estar las puertas de salida, que tengan puesta escalera, abiertas, semiabiertas o cerradas sin bloquear en caso de climatología adversa, permaneciendo el resto de las puertas cerradas, sin obstáculos y con personal auxiliar de cabina en su proximidad para accionar los toboganes de emergencia y canalizar la evacuación en caso de que fuera necesario. El mínimo de salidas de emergencia requerido deberá estar libre de obstáculos. 2.3 Deberá existir una comunicación adecuada, en ambos sentidos, entre la dotación que supervisa la operación en tierra y la tripulación que permanezca a bordo, así como un medio seguro y rápido de realizar una petición del servicio contra incendios. 2.4 El movimiento de los pasajeros que estén embarcando o desembarcando de la aeronave durante la operación de abastecimiento de combustible tendrá que estar dirigido por personal responsable de la compañía aérea.	Reabastecimiento con pasaje a bordo sin medios adecuados de comunicación en ambos sentidos entre tierra y cabina	Indicar los detalles de la situación observada.

	I		ANEXO 6 OACI	**4.3.8. Reabastecimiento de combustible con pasajeros a bordo.** 4.3.8.1 No se reabastecerá de combustible a ningún avión cuando los pasajeros estén embarcando, a bordo o desembarcando, a menos que esté debidamente dotado de personal calificado y listo para iniciar y dirigir una evacuación de emergencia por los medios más prácticos y expeditos disponibles. 4.3.8.2 Cuando el reabastecimiento de combustible se haga con pasajeros embarcando, a bordo o desembarcando, se mantendrán comunicaciones en ambos sentidos entre el personal en tierra que supervise el reabastecimiento y el personal calificado que esté a bordo de la aeronave, utilizando el sistema de intercomunicación del avión u otros medios adecuados.		
B2	E		REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.195 Carga y descarga de combustible durante el embarque, desembarque o permanencia a bordo de los pasajeros** a)Una aeronave no debe abastecerse/descargarse de gasolina de aviación o combustible de alta volatilidad, o una mezcla de estos tipos de combustible mientras los pasajeros están embarcando, se encuentran a bordo o están desembarcando. b)Para todos los demás tipos de combustibles, deberán tomarse las precauciones adecuadas y la aeronave deberá estar debidamente tripulada por personal cualificado listo para iniciar y dirigir una evacuación de la misma con los medios más eficientes y rápidos de que se disponga.		
B11-06	E	2	REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008. ANEXO IV	**7.b.** Los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros deben: **i)** ser instruidos y examinados de forma periódica para adquirir y mantener un nivel de competencia adecuado para desempeñar las tareas de seguridad asignadas, y **ii)** someterse periódicamente a una revisión a fin de determinar su aptitud física para desempeñar con seguridad las tareas de seguridad que tengan asignadas. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante una evaluación apropiada basada en las mejores prácticas de la medicina aeronáutica.	Tripulación no familiarizada con el sistema de desbloqueo de puerta de cabina de vuelo	Indicar los detalles de la situación observada.
B2			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**ORO.SEC.100.A. Seguridad de la cabina de vuelo** a) Si un avión está equipado con puerta de acceso a la cabina de vuelo, deberá ser posible cerrarla con cerrojo desde el interior, y se facilitarán los medios para que la tripulación de cabina pueda informar a la tripulación de vuelo en caso de producirse en la cabina de pasajeros actividades sospechosas o infracciones contra la seguridad. **ORO.AOC.135 Requisitos en cuanto a personal (...)** b) Idoneidad y competencia del personal 1) El operador empleará personal suficiente para las operaciones previstas en vuelo y en tierra.		

				2) Todo el personal asignado a las operaciones en tierra y en vuelo o que participe directamente en las mismas: i) estará adecuadamente formado, ii) habrá demostrado su capacidad para desempeñar las funciones que le hayan sido asignadas, y iii) conocerá sus responsabilidades y la relación que guardan sus obligaciones con el conjunto de la operación. **ORO.CC.110 Condiciones para la asignación de funciones** a) Solo se asignarán funciones a los miembros de la tripulación de cabina en una aeronave si: 1) tienen al menos 18 años de edad; 2) han sido evaluados, de acuerdo con los requisitos aplicables del anexo IV (parte MED) del Reglamento (UE) n o 1178/2011, como física y mentalmente aptos para llevar a cabo sus funciones y para desempeñar sus responsabilidades con seguridad, y 3) han completado con éxito todo el entrenamiento y las verificaciones aplicables exigidos en la presente subparte y son competentes para desempeñar las funciones asignadas de conformidad con los procedimientos especificados en el manual de operaciones.		
B11-07	E	**2**	**REGLAMENTO (CE) Nº 216/2008. ANEXO IV**	**7.b.** Los miembros de la tripulación de cabina de pasajeros deben: **i)** ser instruidos y examinados de forma periódica para adquirir y mantener un nivel de competencia adecuado para desempeñar las tareas de seguridad asignadas, y **ii)** someterse periódicamente a una revisión a fin de determinar su aptitud física para desempeñar con seguridad las tareas de seguridad que tengan asignadas. El cumplimiento de este requisito se demostrará mediante una evaluación apropiada basada en las mejores prácticas de la medicina aeronáutica.	Tripulación no familiarizada con la localización y/o operación de equipamiento de emergencia	Indicar los detalles de la situación observada.
B2			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**ORO.SEC.100.A. Seguridad de la cabina de vuelo** a) Si un avión está equipado con puerta de acceso a la cabina de vuelo, deberá ser posible cerrarla con cerrojo desde el interior, y se facilitarán los medios para que la tripulación de cabina pueda informar a la tripulación de vuelo en caso de producirse en la cabina de pasajeros actividades sospechosas o infracciones contra la seguridad. **ORO.AOC.135 Requisitos en cuanto a personal (...)** b) Idoneidad y competencia del personal 1) El operador empleará personal suficiente para las operaciones previstas en vuelo y en tierra. 2) Todo el personal asignado a las operaciones en tierra y en vuelo o que participe directamente en las mismas:		

				i) estará adecuadamente formado, ii) habrá demostrado su capacidad para desempeñar las funciones que le hayan sido asignadas, y iii) conocerá sus responsabilidades y la relación que guardan sus obligaciones con el conjunto de la operación. **ORO.CC.110 Condiciones para la asignación de funciones** a) Solo se asignarán funciones a los miembros de la tripulación de cabina en una aeronave si: 1) tienen al menos 18 años de edad; 2) han sido evaluados, de acuerdo con los requisitos aplicables del anexo IV (parte MED) del Reglamento (UE) n o 1178/2011, como física y mentalmente aptos para llevar a cabo sus funciones y para desempeñar sus responsabilidades con seguridad, y 3) han completado con éxito todo el entrenamiento y las verificaciones aplicables exigidos en la presente subparte y son competentes para desempeñar las funciones asignadas de conformidad con los procedimientos especificados en el manual de operaciones.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B12	**Acceso a las salidas de emergencia**	Comprobar el estado del suelo, moquetas y paneles. Comprobar que el acceso a las salidas de emergencia no se encuentra bloqueado por equipajes, asientos o mesas plegables. **Nota:** la fila de asientos que se encuentra delante de una salida de emergencia no debe reclinarse, pero la fila que está inmediatamente detrás sí que puede reclinarse, suponiendo que no existe otra salida de emergencia detrás de ella. **Nota:** si la condición del cierre de la mesa plegable de los asientos hace que éstas no se mantengan en posición vertical, plegada, cuando el asiento está sujeto a fuerzas de aceleración o de choque, debería ser considerado como constatación, aunque su categorización dependerá de la localización de la mesa plegable, adyacente o no a una salida de emergencia. **Nota:** debido a requerimientos de certificación, los cierres de las mesas plegables de los asientos de las filas que se encuentran cerca de las salidas de emergencia deben ser unos cierres especiales que no permitan la caída inadvertida de la mesa durante una evacuación del avión. La no existencia de estos cierres especiales debería ser considerada una constatación. De todas formas, se ruega ser muy precavido a la hora de identificar este tipo de constatación.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B12-01	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration.	Salida obstaculizada por equipaje o carga	También se incluyen elementos de catering. Indicar los detalles de la situación observada.

B2			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.		

B12-02	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration. **CS 25.813 Emergency exit access and ease of operation (See AMC 25.813 and AMC 25.813(c))** (a) There must be a passageway leading from the nearest main aisle to each Type A, Type B, Type C, Type I, or Type II emergency exit and between individual passenger areas. Each passageway leading to a Type A or Type B exit must be unobstructed and at least 91 cm (36 inches) wide. Passageways between individual passenger areas and those leading to Type I, Type II, or Type C emergency exits must be unobstructed and at least 51 cm (20 inches) wide. Unless there are two or more main aisles, each Type A or B exit must be located so that there is passenger flow along the main aisle to that exit from both the forward and aft directions. If two or more main aisles are provided, there must be unobstructed cross-aisles at least 51 cm (20 inches) wide between main aisles. There must be: (1) A cross-aisle which leads directly to each passageway between the nearest main aisle and a Type A or B exit; and (...) (7) The design of each seat, bulkhead/partition or other feature, bounding the passageway leading to each Type III or Type IV exit must be such that - (i) evacuees are hindered from climbing over in the course of evacuating. (ii) any baggage stowage provisions (such as under seat stowage) would prevent baggage items entering the passageway under the inertia forces of CS 25.561(b)(3) unless placards are installed to indicate that no baggage shall be stowed under the seats bounding the passageway. (iii) no protrusions (such as coat hooks) could impede evacuation.	Salida obstaculizada por asiento (cojines demasiado grandes)	Indicar los detalles de la situación observada.

B5			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.		
	N		**Resolución 414004 DGAC, de 31 de octubre de 1989**	**Resolución sobre diversos materiales y equipos de interior de cabina que influyen en la supervivencia en caso de accidente en aviones de transporte público de pasajeros (31 de Octubre de 1989)** 1) No deberá haber obstrucciones en la proyección de la abertura de la salida, y no deberá haber interferencias para abrir la salida, por parte de butacas, literas u otros objetos (incluyendo respaldos de butacas en cualquier posición) hasta una distancia de esa salida no menor que la anchura de la butaca de pasajero más estrecha instalada a bordo.		
B12-03	E	3	CS-25	**CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration. **CS 25.813 Emergency exit access and ease of operation (See AMC 25.813 and AMC 25.813(c))** (a) There must be a passageway leading from the nearest main aisle to each Type A, Type B, Type C, Type I, or Type II emergency exit and between individual passenger areas. Each passageway leading to a Type A or Type B exit must be unobstructed and at least 91 cm (36 inches) wide. Passageways between individual passenger areas and those leading to Type I, Type II, or Type C emergency exits must be unobstructed and at least 51 cm (20 inches) wide. Unless there are two or more main aisles, each Type A or B exit must be located so that there is passenger flow along the main aisle to that exit	Salida obstaculizada por fila de asientos	Indicar los detalles de la situación observada.

				from both the forward and aft directions. If two or more main aisles are provided, there must be unobstructed cross-aisles at least 51 cm (20 inches) wide between main aisles. There must be: (1) A cross-aisle which leads directly to each passageway between the nearest main aisle and a Type A or B exit; and (...) (7) The design of each seat, bulkhead/partition or other feature, bounding the passageway leading to each Type III or Type IV exit must be such that - (i) evacuees are hindered from climbing over in the course of evacuating. (ii) any baggage stowage provisions (such as under seat stowage) would prevent baggage items entering the passageway under the inertia forces of CS 25.561(b)(3) unless placards are installed to indicate that no baggage shall be stowed under the seats bounding the passageway. (iii) no protrusions (such as coat hooks) could impede evacuation.		
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.		
B5	**N**		**Resolución 414004 DGAC, de 31 de octubre de 1989**	**Resolución sobre diversos materiales y equipos de interior de cabina que influyen en la supervivencia en caso de accidente en aviones de transporte público de pasajeros (31 de Octubre de 1989)** 1) No deberá haber obstrucciones en la proyección de la abertura de la salida, y no deberá haber interferencias para abrir la salida, por parte de butacas, literas u otros objetos (incluyendo respaldos de butacas en cualquier posición) hasta una distancia de esa salida no menor que la anchura de la butaca de pasajero más estrecha instalada a bordo.		
B12-04	**N**	**3**	**Resolución 414004 DGAC, de 31 de octubre de 1989**	15) Las mesas plegables con que están dotados los asientos en la parte trasera de su respaldo que no sean necesarias deberían retirarse o inhibirse su funcionamiento. Caso de que se mantengan en asientos contiguos al camino de acceso a la salida de emergencia, los cerrojos deberán ser suficientemente fiables y estar adecuadamente protegidos contra una suelta inadvertida.	Mesa(s) plegable(s) no se mantienen en posición vertical	Indicar los detalles de la situación observada.

	E		CS-25	**CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration. **CS 25.813 Emergency exit access and ease of operation (See AMC 25.813 and AMC 25.813(c))** (a) There must be a passageway leading from the nearest main aisle to each Type A, Type B, Type C, Type I, or Type II emergency exit and between individual passenger areas. Each passageway leading to a Type A or Type B exit must be unobstructed and at least 91 cm (36 inches) wide. Passageways between individual passenger areas and those leading to Type I, Type II, or Type C emergency exits must be unobstructed and at least 51 cm (20 inches) wide. Unless there are two or more main aisles, each Type A or B exit must be located so that there is passenger flow along the main aisle to that exit from both the forward and aft directions. If two or more main aisles are provided, there must be unobstructed cross-aisles at least 51 cm (20 inches) wide between main aisles. There must be: (1) A cross-aisle which leads directly to each passageway between the nearest main aisle and a Type A or B exit; and (...) (7) The design of each seat, bulkhead/partition or other feature, bounding the passageway leading to each Type III or Type IV exit must be such that - (i) evacuees are hindered from climbing over in the course of evacuating. (ii) any baggage stowage provisions (such as under seat stowage) would prevent baggage items entering the passageway under the inertia forces of CS 25.561(b)(3) unless placards are installed to indicate that no baggage shall be stowed under the seats bounding the passageway. (iii) no protrusions (such as coat hooks) could impede evacuation.	en caso de desaceleración brusca (asientos adyacentes a salida de emergencia)	

B5			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.		
B12-05	E	3	CS-25	**CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration. **CS 25.813 Emergency exit access and ease of operation (See AMC 25.813 and AMC 25.813(c))** (a) There must be a passageway leading from the nearest main aisle to each Type A, Type B, Type C, Type I, or Type II emergency exit and between individual passenger areas. Each passageway leading to a Type A or Type B exit must be unobstructed and at least 91 cm (36 inches) wide. Passageways between individual passenger areas and those leading to Type I, Type II, or Type C emergency exits must be unobstructed and at least 51 cm (20 inches) wide. Unless there are two or more main aisles, each Type A or B exit must be located so that there is passenger flow along the main aisle to that exit from both the forward and aft directions. If two or more main aisles are provided, there must be unobstructed cross-aisles at least 51 cm (20 inches) wide between main aisles. There must be: (1) A cross-aisle which leads directly to each passageway between the nearest main aisle and a Type A or B exit; and (...) (7) The design of each seat, bulkhead/partition or other feature, bounding the passageway leading to each Type III or Type IV exit must be such that - (i) evacuees are hindered from climbing over in the course of evacuating.	Moqueta en mal estado, paneles del suelo, cortina no correctamente asegurada o cables sueltos en las proximidades de una salida de emergencia pudiendo afectar a la evacuación	Indicar los detalles de la situación observada.

				(ii) any baggage stowage provisions (such as under seat stowage) would prevent baggage items entering the passageway under the inertia forces of CS 25.561(b)(3) unless placards are installed to indicate that no baggage shall be stowed under the seats bounding the passageway. (iii) no protrusions (such as coat hooks) could impede evacuation.		
B6			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.		
B12-06	E	3	CS-25	**CS 25.813 Emergency exit access and ease of operation (See AMC 25.813 and AMC 25.813(c))** (a) There must be a passageway leading from the nearest main aisle to each Type A, Type B, Type C, Type I, or Type II emergency exit and between individual passenger areas. Each passageway leading to a Type A or Type B exit must be unobstructed and at least 91 cm (36 inches) wide. Passageways between individual passenger areas and those leading to Type I, Type II, or Type C emergency exits must be unobstructed and at least 51 cm (20 inches) wide. Unless there are two or more main aisles, each Type A or B exit must be located so that there is passenger flow along the main aisle to that exit from both the forward and aft directions. If two or more main aisles are provided, there must be unobstructed cross-aisles at least 51 cm (20 inches) wide between main aisles. There must be: (1) A cross-aisle which leads directly to each passageway between the nearest main aisle and a Type A or B exit; and (...) (7) The design of each seat, bulkhead/partition or other feature, bounding the passageway leading to each Type III or Type IV exit must be such that - (i) evacuees are hindered from climbing over in the course of evacuating. (ii) any baggage stowage provisions (such as under seat stowage) would prevent baggage items entering the passageway under the inertia forces of CS 25.561(b)(3) unless placards are installed to indicate that no baggage shall be stowed under the seats bounding the passageway. (iii) no protrusions (such as coat hooks) could impede evacuation.	Cierre de mesa plegable no enrasado puede abrirse en la dirección de evacuación (sin bloqueo unidireccional)	Indicar los detalles de la situación observada.
			REGLAMENTO (UE) Nº	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación		

B5			965/2012	estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.		
B12-07	E	3	CS-25	**CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration. **CS 25.813 Emergency exit access and ease of operation (See AMC 25.813 and AMC 25.813(c))** (a) There must be a passageway leading from the nearest main aisle to each Type A, Type B, Type C, Type I, or Type II emergency exit and between individual passenger areas. Each passageway leading to a Type A or Type B exit must be unobstructed and at least 91 cm (36 inches) wide. Passageways between individual passenger areas and those leading to Type I, Type II, or Type C emergency exits must be unobstructed and at least 51 cm (20 inches) wide. Unless there are two or more main aisles, each Type A or B exit must be located so that there is passenger flow along the main aisle to that exit from both the forward and aft directions. If two or more main aisles are provided, there must be unobstructed cross-aisles at least 51 cm (20 inches) wide between main aisles. There must be: (1) A cross-aisle which leads directly to each passageway between the nearest main aisle and a Type A or B exit; and (...) (7) The design of each seat, bulkhead/partition or other feature, bounding the passageway leading to each Type III or Type IV exit must be such that - (i) evacuees are hindered from climbing over in the course of evacuating. (ii) any baggage stowage provisions (such as under seat stowage) would prevent baggage items entering the passageway under the inertia forces of CS 25.561(b)(3) unless placards are installed to	Cierre de mesa plegable no enrasado puede abrirse en la dirección de evacuación (estando certificado con mecanismos de bloqueo unidireccional)	Indicar los detalles de la situación observada.

				indicate that no baggage shall be stowed under the seats bounding the passageway. (iii) no protrusions (such as coat hooks) could impede evacuation.		
B5			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.		
B12-08	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.785 Seats, berths, safety belts and harnesses. (...)** (h) Each seat located in the passenger compartment and designated for use during take-off and landing by a cabin crew member required by the Operating Rules must be – (...) (3) Positioned so that the seat will not interfere with the use of a passageway or exit when the seat is not in use. **CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration. **CS 25.813 Emergency exit access and ease of operation (See AMC 25.813 and AMC 25.813(c))**	Asiento de tripulación junto a la salida de emergencia no retorna automáticamente impidiendo acceso a salida de emergencia	Indicar los detalles de la situación observada.

B6				(a) There must be a passageway leading from the nearest main aisle to each Type A, Type B, Type C, Type I, or Type II emergency exit and between individual passenger areas. Each passageway leading to a Type A or Type B exit must be unobstructed and at least 91 cm (36 inches) wide. Passageways between individual passenger areas and those leading to Type I, Type II, or Type C emergency exits must be unobstructed and at least 51 cm (20 inches) wide. Unless there are two or more main aisles, each Type A or B exit must be located so that there is passenger flow along the main aisle to that exit from both the forward and aft directions. If two or more main aisles are provided, there must be unobstructed cross-aisles at least 51 cm (20 inches) wide between main aisles. There must be: (1) A cross-aisle which leads directly to each passageway between the nearest main aisle and a Type A or B exit; and (...) (7) The design of each seat, bulkhead/partition or other feature, bounding the passageway leading to each Type III or Type IV exit must be such that - (i) evacuees are hindered from climbing over in the course of evacuating. (ii) any baggage stowage provisions (such as under seat stowage) would prevent baggage items entering the passageway under the inertia forces of CS 25.561(b)(3) unless placards are installed to indicate that no baggage shall be stowed under the seats bounding the passageway. (iii) no protrusions (such as coat hooks) could impede evacuation.		
B12-09	**E**	**2**	**CS-25**	**CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration.	Panel de pared dañado en las proximidades de una salida de emergencia	Indicar los detalles de la situación observada.

B6			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad		
B12-10 B5	E	1	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.255 Hacha de emergencia y palanca de pata de cabra** a) Los aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de nueve estarán equipados con al menos un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra situada en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) En el caso de aviones con una MOPSC de más de 200, se instalará en la zona de cocinas posterior o cerca de ella un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra adicional. c) Las hachas y las palancas de pata de cabra que se sitúen en la cabina de pasajeros no serán visibles para los pasajeros.	No hay hacha o pata de cabra	Indicar los detalles de la situación observada.
B12-11 B4	E	1	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.255 Hacha de emergencia y palanca de pata de cabra** a) Los aviones con una MCTOM de más de 5 700 kg o con una MOPSC de más de nueve estarán equipados con al menos un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra situada en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) En el caso de aviones con una MOPSC de más de 200, se instalará en la zona de cocinas posterior o cerca de ella un hacha de emergencia o una palanca de pata de cabra adicional. c) Las hachas y las palancas de pata de cabra que se sitúen en la cabina de pasajeros no serán visibles para los pasajeros.	Hacha o pata de cabra situada en la cabina de pasajeros señalizada	Indicar los detalles de la situación observada.
B12-12	N	1	Resolución 414004 DGAC, de 31 de octubre de1989	15) Las mesas plegables con que están dotados los asientos en la parte trasera de su respaldo que no sean necesarias deberían retirarse o inhibirse su funcionamiento. Caso de que se mantengan en asientos contiguos al camino de acceso a la salida de emergencia, los cerrojos deberán ser suficientemente fiables y estar adecuadamente protegidos contra una suelta inadvertida.	Mesa(s) plegable(s) no se mantienen en posición vertical en caso de desaceleración brusca (asientos	Indicar los detalles de la situación observada.

			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.	no adyacentes a salida de emergencia)	
	E		**CS-25**	**CS 25.803 Emergency evacuation (See AMC 25.803)** (a) Each crew and passenger area must have emergency means to allow rapid evacuation in crash landings, with the landing gear extended as well as with the landing gear retracted, considering the possibility of the aeroplane being on fire. (b) Reserved. (c) For aeroplanes having a seating capacity of more than 44 passengers, it must be shown that the maximum seating capacity, including the number of crew members required by the operating rules for which certification is requested, can be evacuated from the aeroplane to the ground under simulated emergency conditions within 90 seconds. Compliance with this requirement must be shown by actual demonstration using the test criteria outlined in Appendix J of this CS–25 unless the Agency find that a combination of analysis and testing will provide data equivalent to that which would be obtained by actual demonstration. **CS 25.813 Emergency exit access and ease of operation (See AMC 25.813 and AMC 25.813(c))** (a) There must be a passageway leading from the nearest main aisle to each Type A, Type B, Type C, Type I, or Type II emergency exit and between individual passenger areas. Each passageway leading to a Type A or Type B exit must be unobstructed and at least 91 cm (36 inches) wide. Passageways between individual passenger areas and those leading to Type I, Type II, or Type C emergency exits must be unobstructed and at least 51 cm (20 inches) wide. Unless there are two or more main aisles, each Type A or B exit must be located so that there is passenger flow along the main aisle to that exit from both the forward and aft directions. If two or more main aisles are provided, there must be unobstructed cross-aisles at least 51 cm (20 inches) wide between main aisles. There must be: (1) A cross-aisle which leads directly to each passageway between the nearest main aisle and a Type A or B exit; and (...) (7) The design of each seat, bulkhead/partition or other feature, bounding the passageway leading to each Type III or Type IV exit must be such that -		

B5				(i) evacuees are hindered from climbing over in the course of evacuating. (ii) any baggage stowage provisions (such as under seat stowage) would prevent baggage items entering the passageway under the inertia forces of CS 25.561(b)(3) unless placards are installed to indicate that no baggage shall be stowed under the seats bounding the passageway. (iii) no protrusions (such as coat hooks) could impede evacuation.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B13	**Estiba del equipaje**	Comprobar: - Mediante observación en la puerta de embarque, que los pasajeros no cargan de manera evidente demasiado equipaje de mano (en volumen y/o peso) para la capacidad de estiba de la aeronave. En caso de duda, para este punto se pueden tener en cuenta los máximos estipulados en el Manual de Operaciones, y la condición de que todo el equipaje de mano debe ir correctamente estibado. - El estado de los alojamientos para el equipaje de mano de los pasajeros: estado general, indicación de carga máxima, estado del cierre y estado de la red superior si la incorpora. - Que el equipaje de la tripulación se encuentra adecuadamente estibado, y que no bloquea ningún equipo de emergencia.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B13-01 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos **CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.	Equipaje rígido y/o pesado almacenado en percheros abiertos	Indicar los detalles de la situación observada.
B13-02 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y	Equipaje estibado en alojamientos identificados como inoperativos	Indicar los detalles de la situación observada.

				salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos **CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.		
B13-03 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos **CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.	Equipaje demasiado grande transportado en cabina no estibado de manera segura	Indicar los detalles de la situación observada.
B13-04 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos **CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.	Equipamiento de cabina de pasajeros no asegurado adecuadamente	Detallar la situación observada.

B13-05 **B5**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos **CAT.OP.MPA.230 Aseguramiento de la cabina de pasajeros y cocinas** a) El operador establecerá procedimientos para garantizar que todas las salidas y vías de evacuación estén libres de obstáculos antes del rodaje, despegue y aterrizaje. b) El comandante se asegurará de que todos los equipos y equipajes estén correctamente asegurados antes del despegue y del aterrizaje, y siempre que se considere necesario en beneficio de la seguridad.	Alojamientos de equipaje de mano de los pasajeros sobrecargados	Indicar detalles respecto a la limitación en peso señalizada en su interior.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
B14	**Capacidad y distribución de pasajeros**	Comprobar: - Número de asientos disponibles - Hay un asiento apto para el servicio para cada pasajero. - La distribución de pasajeros se realiza adecuadamente.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
B14-01 **A1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.205 Asientos, cinturones de seguridad, sistemas de sujeción y dispositivos de sujeción de niños** a) Los aviones estarán equipados con: 1) un asiento o litera para cada persona a bordo a partir de los 24 meses de edad; 2) un cinturón de seguridad en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción para cada litera, excepto según lo especificado en 3); 3) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso en cada asiento de pasajeros y cinturones de sujeción en cada litera en el caso de aviones con una MCTOM inferior a 5 700 kg y con una MOPSC de menos de 9, después del 8 de abril de 2015; 4) un dispositivo de sujeción para niños (CRD) para cada persona a bordo menor de 24 meses de edad; 5) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción para la parte superior del torso que incorpore un dispositivo que sujetará automáticamente el torso del ocupante en el caso de desaceleración rápida: i) en cada asiento de la tripulación de vuelo y en cualquier asiento junto al del piloto, ii) en cada asiento de observador situado en el compartimento de la tripulación de vuelo; 6) un cinturón de seguridad con sistema de sujeción de la parte superior del torso en cada asiento para la tripulación de cabina mínima requerida.	Número de asientos insuficiente para todos los pasajeros a bordo	Detallar la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C01	**Estado general exterior**	Comprobar: - Estado general de la aeronave: corrosión aparente, daños y limpieza (en relación con la capacidad de inspección). - Presencia de hielo, nieve o escarcha en aviones salientes cuando se requiera tratamiento previo de deshielo o antihielo. - Presencia y legibilidad de marcas y señales. - Delaminación de parabrisas - Presencia y estado de las antenas. - Presencia y estado de los descargadores de estática. - Si es posible, el estado y funcionamiento de las luces exteriores (rodadura, emergencia…). Las marcas de rotura no tienen por qué estar señalizadas de acuerdo con EASA, pero si lo están deben estar conformes al formato dado por EASA o el Reglamento de Circulación Aérea: "7.1.5.2.3. Señalamiento de los puntos de vulneración. 7.1.5.2.3.1. Si se señalan en el avión las áreas adecuadas del fuselaje para que penetren las brigadas de salvamento en caso de emergencia, tales áreas se marcarán como se indica a continuación (véase figura 7-1). El color de las marcas será rojo o amarillo, y, de ser necesario, se señalarán en blanco para que contrasten con el fondo." La falta de marcas de matrícula debajo del ala, a pesar de no cumplir con regulaciones internacionales, tiene una baja relevancia en la seguridad operacional, y debería ser considerado como una constatación de categoría G para aeronaves con certificado de matrícula que no sea español. Antes de abrir una constatación por una luz debe asegurarse que dicha luz se requiere para realizar ese tipo de vuelo (conforme a la MEL). Si hay luces fuera de servicio que no se requieran para el tipo de vuelo a realizar, esto se consignará como un comentario (constatación de categoría G), y no como una constatación.

9. PARTE C: ESTADO DE LA AERONAVE

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C01-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL**	N/A	Falta alguna antena o presenta daños fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: AMM/MEL/CDL.
C01-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL**	N/A	Falta(n) descargador(es) de estática o con daños fuera de límites	Fuera de superficies de mando. Indicar los detalles de la situación observada: AMM/MEL/CDL.
C01-03 **B6**	**I**	**3**	**ANEXO 8 OACI**	**A8-IIIA-4.1.4. A8-IIIB-D.1.5** La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causada por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.	Daños de pintura con material compuesto expuesto, fuera de límites de despacho.	Indicar los detalles de la situación observada: AMM/MEL/CDL.
	E		**CS-25**	**CS 25.609 Protection of structure** Each part of the structure must (see AMC 25.609)- (a) Be suitably protected against deterioration or loss of strength in service due to any cause, including – (1) Weathering; (2) Corrosion; and (3) Abrasion; and (b) Have provisions for ventilation and drainage where necessary for protection.		

C01-04 B6	I	3	ANEXO 8 OACI	**A8-IIIA-4.1.4. A8-IIIB-D.1.5** La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causada por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.	Corrosión importante fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: AMM/MEL/CDL.
	E		CS-25	**CS 25.609 Protection of structure** Each part of the structure must (see AMC 25.609)- (a) Be suitably protected against deterioration or loss of strength in service due to any cause, including – (1) Weathering; (2) Corrosion; and (3) Abrasion; and (b) Have provisions for ventilation and drainage where necessary for protection.		
C01-05 B6	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.IDE.A.115 Luces de operación** a) Los aviones en operación diurna estarán equipados con: 1) un sistema de luces anticolisión; 2) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen adecuadamente todos los instrumentos y equipos esenciales para la operación segura del avión; 3) luces alimentadas por el sistema eléctrico del avión que iluminen todos los compartimentos de pasajeros, y 4) una luz portátil independiente para cada miembro de la tripulación que se encuentre de servicio a la que estos puedan acceder con facilidad cuando estén sentados en sus puestos. b) Los aviones en operación nocturna, además estarán equipados con: 1) luces de navegación/posición; 2) dos luces de aterrizaje o una luz con dos filamentos alimentados independientemente, y 3) luces para cumplir las normas internacionales sobre prevención de colisiones en el mar, si el avión opera como hidroavión.	Defectos en luces exteriores fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: AMM/MEL/CDL.

C01-06 **B6**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.250 Hielo y otros contaminantes — Procedimientos en tierra** a) El operador establecerá los procedimientos que deberán seguirse en tierra para eliminar el hielo e impedir su formación, así como las inspecciones asociadas de la aeronave con el objetivo de lograr una operación segura de la misma. b) El comandante solo iniciará el despegue si la aeronave está limpia de cualquier depósito que pudiera afectar negativamente a su performance o control, excepto en las condiciones establecidas en la letra a) y de acuerdo con el AFM.	Tratamiento inapropiado de deshielo y/o antihielo con condiciones de formación de hielo en tierra	Indicar los detalles de la situación observada: Verificar si se precisan estos tratamientos.
C01-07 **B6**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.250 Hielo y otros contaminantes — Procedimientos en tierra** a) El operador establecerá los procedimientos que deberán seguirse en tierra para eliminar el hielo e impedir su formación, así como las inspecciones asociadas de la aeronave con el objetivo de lograr una operación segura de la misma. b) El comandante solo iniciará el despegue si la aeronave está limpia de cualquier depósito que pudiera afectar negativamente a su performance o control, excepto en las condiciones establecidas en la letra a) y de acuerdo con el AFM.	No hay intención de solicitar el procedimiento de eliminación de hielo antes del despegue	Indicar los detalles de la situación observada.
C01-08 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL**	N/A	Desgaste en patín de cola fuera de límites de despacho	Comprobar recubrimiento de pintura o desperfectos en: AMM/SRM/ MEL/CDL.
C01-09 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL**	N/A	Toma(s) estática(s) y/o áreas críticas contaminada y/o dañada(s) fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Incluye tomas estáticas y zonas protegidas RVSM.
	E		**CS-25**	**CS 25.1325 Static pressure systems** (a) Each instrument with static air case connections must be vented to the outside atmosphere through an appropriate piping system. (b) Each static port must be designed and located in such manner that static pressure system performance is least affected by airflow variation, or by moisture or other foreign matter, and that the correlation between air pressure in the static pressure system and true ambient atmospheric static pressure is not changed when the aeroplane is exposed to the continuous and intermittent maximum icing conditions defined in Appendix C. (See AMC to 25.1323 (i) and 25.1325(b).)		

				(c) The design and installation of the static pressure system must be such that – (1) Positive drainage of moisture is provided; chafing of the tubing and excessive distortion or restriction at bends in the tubing is avoided; and the materials used are durable, suitable for the purpose intended, and protected against corrosion; and (...)		
C01-10 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o SRM**	N/A	Tornillos,cierres o remaches flojos o faltantes fuera de límites AMM/SRM	Indicar los detalles de la situación observada: AMM/SRM.
C01-11	**E**	**2**	**CS-25**	**CS 25.609 Protection of structure** Each part of the structure must (see AMC 25.609)- (a) Be suitably protected against deterioration or loss of strength in service due to any cause, including – (1) Weathering; (2) Corrosion; and (3) Abrasion; and (b) Have provisions for ventilation and drainage where necessary for protection.	Mal estado del sistema de deshielo	Indicar los detalles de la situación observada.
	I		**ANEXO 8 OACI**	**A8-IIIA-4.1.4. A8-IIIB-D.1.5** La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causada por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.		
B6	**N**		**REAL DECRETO 57/2002 (RCA)**	**7.1.5.7. Para todos los aviones en condiciones de formación de hielo.** Todos los aviones que vuelen en circunstancias para las que se haya notificado que existe o que se prevé formación de hielo, irán equipados con dispositivos antihielo.		
C01-12	I	**2**	**ANEXO 8 OACI**	**A8-IIIA-9.6.2. A8-IIIB-G.6.2** Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad del avión en los vuelos subsiguientes.	Señalización de seguridad inexistente o ilegible	Indicar los detalles de la situación observada: pegatinas de paneles,

B6	E		**CS-25**	**CS 25.1541 General (See AMC 25.1541)** (a) The aeroplane must contain – (1) The specified markings and placards; and (2) Any additional information, instrument markings, and placards required for the safe operation if there are unusual design, operating, or handling characteristics. (b) Each marking and placard prescribed in sub-paragraph (a) of this paragraph – (1) Must be displayed in a conspicuous place; and (2) May not be easily erased, disfigured, or obscured.		instrucciones de operación, etc.
C01-13 B6	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.260 Marcas de puntos de rotura** Si existen en un avión áreas designadas del fuselaje susceptibles de perforación por parte de los equipos de rescate en caso de emergencia, dichas áreas estarán marcadas tal como se ilustra en el gráfico 1. *Gráfico 1* Marcas de puntos de rotura 9 cm 9 cm 3 cm 3 cm 9 cm 3 cm Not over 2 m	Marcas de puntos de rotura en mal estado o incorrectamente señalizadas	Indicar los detalles de la situación observada.

C01-14	**I**	**1**	**ANEXO 8 OACI**	**A8-IIIA-4.1.4. A8-IIIB-D.1.5** La estructura estará convenientemente protegida contra el deterioro o pérdida de resistencia en servicio causada por los agentes atmosféricos, corrosión, abrasión u otras causas que pudieran pasar desapercibidas, teniendo en cuenta el mantenimiento de que será objeto el avión.	Corrosión significativa	Indicar los detalles de la situación observada.
B6	**E**		**CS-25**	**CS 25.609 Protection of structure** Each part of the structure must (see AMC 25.609)- (a) Be suitably protected against deterioration or loss of strength in service due to any cause, including – (1) Weathering; (2) Corrosion; and (3) Abrasion; and (b) Have provisions for ventilation and drainage where necessary for protection.		
C01-15 **B6**	**M**	**1**			Señalización de seguridad requerida por el fabricante inexistente o ilegible	Indicar los detalles de la situación observada.
C01-16 **B6**	**N**	**G**	**Orden de 22 de Septiembre de 1977**	3.3.1 Alas. Los aerodinos ostentarán, una sola vez, las marcas en el intradós del ala. Se colocarán en la mitad izquierda del intradós del ala, a no ser que se extiendan sobre la totalidad de dicho intradós. Las marcas, se colocarán, siempre que sea posible, a igual distancia de los bordes de ataque y de salida de las alas. La parte superior de las letras o números deberán orientarse hacia el borde de ataque del ala. 3.3.2 Fuselaje (o estructura equivalente) y superficies verticales de cola. En los aerodinos, las marcas deberán aparecer a cada lado del fuselaje (o estructura equivalente) entre las alas y la superficie de la cola, o en las mitades superiores de las superficies verticales de cola. Cuando se coloquen en una sola superficie vertical de cola, deberán aparecer en ambos lados, y si hay más de un plano vertical de cola, deberán aparecer en la cara de afuera de los planos exteriores. 3.3.3 Casos especiales. Si un aerodino no posee las partes correspondientes a las mencionadas en 3.2.1 y 3.2.2 las marcas deberán aparecer en forma tal que permitan identificar fácilmente la aeronave.	Marcas de matrícula no visibles en la parte inferior del ala	Indicar los detalles de la situación observada, si es avión con matrícula española o no.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C02	**Puertas y ventanillas**	Comprobar: - Presencia y legibilidad de las marcas exteriores de las puertas, y sus instrucciones de operación. - Estado general de las puertas: sellos de estanqueidad, cierres, golpes debido a las operaciones de handling, etc. - Estado de las ventanillas: estanqueidad, grietas, delaminaciones, etc. - Presencia y estado de cables de masa. Nota: Sólo aquellas puertas que pueden abrirse desde el exterior requieren señalizaciones externas.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C02-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL**	N/A	No se puede comprobar el cierre de la puerta de carga a través de las ventanas de inspección u otro medio alternativo	Indicar los detalles de la situación observada.
C02-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL**	N/A	Puerta no apta para el servicio fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
	I		**ANEXO 8 OACI**	**A8-II-3.5.** Cualquier omisión en el mantenimiento de la aeronavegabilidad de una aeronave, en la forma definida en las normas de aeronavegabilidad que le atañen, hará que no sea apta para su utilización hasta que dicha aeronave se vuelva a poner en condiciones de aeronavegabilidad.		
	E		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.105 Equipo mínimo para el vuelo** Un vuelo no comenzará si alguno de los instrumentos, equipos o funciones del avión requeridos para el vuelo previsto se encuentra inoperativo o faltara, a menos que: a) el avión opere de conformidad con la MEL del operador, o b) el operador esté autorizado por la autoridad competente para operar el avión dentro de las limitaciones de la lista maestra de equipo mínimo (MMEL).		

C02-03 **B6**	**M**	**3**	**AMM**	N/A	Sello de puerta dañado fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
C02-04 **B6**	**M**	**3**	**AMM**	N/A	Faltan cables de masa o están partidos fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
C02-05 **B6**	**M**	**2**	**AMM**	N/A	Manivela(s) de puerta(s), palanca(s) o panel(es) de acceso no enrasados con el fuselaje	Indicar los detalles de la situación observada.
C02-06	**I**	**2**	**ANEXO 8 OACI**	**A8-IIIA-9.6.2. A8-IIIB-G.6.2** Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad del avión en los vuelos subsiguientes.	Faltan instrucciones de operación de las puertas o son ilegibles	Indicar los detalles de la situación observada.
	M		**CS-25**	**CS 25.783(a) General Design Considerations** This paragraph applies to fuselage doors, which includes all doors, hatches, openable windows, access panels, covers, etc., on the exterior of the fuselage that do not require the use of tools to open or close. This also applies to each door or hatch through a pressure bulkhead, including any bulkhead that is specifically designed to function as a secondary bulkhead under the prescribed failure conditions of		

B6				CS-25. These doors must meet the requirements of this paragraph, taking into account both pressurised and unpressurised flight, and must be designed as follows: (...) (a)(3) Each element of each door operating system must be designed or, where impracticable, distinctively and permanently marked, to minimize the probability of incorrect assembly and adjustment that could result in a malfunction.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C03	**Superficies de control**	Comprobar - Estado general: fugas, desgaste, daños evidentes, corrosión, zonas delaminadas, daños por rayos, abolladuras, broches sueltos, falta de tomas estáticas, etc. - Presencia y estado de los descargadores de estática. - Presencia y estado de los cables de masa. - Controles de vuelo externos. - Pérdidas de hidráulico. - Reparaciones mal efectuadas (material inadecuado, fuera de límites…)

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C03-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM, SRM y/o CDL**	N/A	Falta o rotura de cables de masa entre elementos de las superficies de mando (fuera de límites de despacho)	Verificar los datos de mantenimiento: SRM, AMM, CDL, etc.
C03-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o SRM**	N/A	Pérdida de hidráulico fuera de límites de despacho	Verificar los datos de mantenimiento: SRM, AMM, etc.
C03-03	**M**	**3**	**SRM, AMM, MEL y/o CDL**	N/A	Descargadores de estática rotos o faltantes (fuera de límites de	Verificar los datos de mantenimiento: SRM, AMM, MEL, CDL, etc.

B6					despacho)	
C03-04	M	3	SRM, AMM, MEL y/o CDL	N/A	Mandos de vuelo fuera de servicio (no operativos)	Verificar los datos de mantenimiento.
B6	E		REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;		
C03-05 B6	M	3	AMM y/o SRM	N/A	Tornillos o remaches flojos o faltantes fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C04	**Ruedas, neumáticos y frenos**	Comprobar: - Estado general de las ruedas. - Estado general de los neumáticos: daños, grietas, desgaste, signos de falta de presión de inflado, etc. Cuando sea posible comprobar la presión del neumático. - Estado general de los frenos y los indicadores de desgaste. - Estado de los amortiguadores del tren de aterrizaje. **Nota:** Algunos fabricantes de aviones pueden aprobar un cierto número de vuelos con neumáticos o frenos desgastados o dañados más allá de los límites del AMM.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C04-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Presión de inflado de neumáticos obviamente fuera de límites de despacho	Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, MEL, CDL, etc.
C04-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Neumático no apto para el servicio sin registrar en el libro de mantenimiento	Indicar los detalles de la situación observada: daños, desgaste, etc.. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, MEL, CDL, etc.

C04-03 **B6**	**M**	**3**	**AMM, CMM MEL y/o CDL**	N/A	Frenos fuera de servicio sin registrar en el libro de mantenimiento	Indicar los detalles de la situación observada: frenos desactivados, etc. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, MEL, CDL, etc.
C04-04 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Sistema de frenos con pérdida de hidráulico fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, MEL, CDL, etc.
C04-05 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Falta o daño de algún elemento de la rueda, fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: seguros de los pernos, sensores de temperatura, uniones de hidráulico, etc. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, etc.
C04-06 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Zapatas o sistema de frenado de las ruedas del tren de morro fuera de límites	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, MEL, CDL, etc.

C04-07 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Llanta dañada fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: daños, desgaste, etc.. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, MEL, CDL, etc.
C04-08 **B6**	**M**	**1**	**AMM, CMM MEL y/o CDL**	N/A	Falta algún indicador de desgaste de frenos (al menos uno presente)	Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, MEL, CDL, etc.
C04-09 **B6**	**M**	**1**	**AMM, CMM, MEL y/o CDL**	N/A	Tapón de válvula de inflado de neumático ausente	Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, MEL, CDL, etc.
C04-10 **B6**	**M**	**1**	**AMM, CMM, MEL y/o CDL**	N/A	Tapón protector de la válvula de sangrado de los frenos faltante	Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, MEL, CDL, etc.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C05	**Tren de aterrizaje**	Comprobar: - Estado general de las compuertas y sus anclajes: lubricación, pérdidas, corrosión, desgaste, cromado de cilindros de amortiguador, daños, etc. - Estado general del tren: lubricación, signos de corrosión, daños, y presión y/o altura de la zona cromada del amortiguador. Comprobar amortiguador de dirección (damper). - Presencia y estado de los deflectores de agua/ objetos extraños (si se requiere su instalación en la aeronave). - Presencia y legibilidad de las marcas exteriores y placas o señales de inspección. Distinguir entre las requeridas por legislación y por el fabricante. - Daños obvios en patines o flotadores de las aeronaves. - Otros defectos como la falta de protectores y sujeciones de cables, limpieza, exceso de engrase, etc. - Si aplica, la correcta colocación de los pines de seguridad.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C05-01	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Corrosión fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
	E		**CS-25**	**CS 25.609 Protection of structure** Each part of the structure must (see AMC 25.609)- (a) Be suitably protected against deterioration or loss of strength in service due to any cause, including – (1) Weathering; (2) Corrosion; and (3) Abrasion; and (b) Have provisions for ventilation and drainage where necessary for protection.		
B6						

C05-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Presión del amortiguador fuera de límites.	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
C05-03 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Pérdidas en el tren de aterrizaje fuera de límites de despacho.	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
C05-04 **B6**	**M**	**3**	**AMM , CMM y/o CDL**	N/A	Falta deflector de agua de las ruedas o está dañado (fuera de límites)	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
C05-05 **B6**	**M**	**2**			Cables o mangueras del cableado eléctrico en mal estado	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
C05-06 **B6**	**I**	**2**	**ANEXO 8 OACI**	**A8-IIIA-9.6.2. A8-IIIB-7.6.2.** Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad del avión en los vuelos subsiguientes.	Señalización de seguridad inexistente o ilegible	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.

C05-07 **B6**	**M**	**1**	**AMM y/o MEL**	N/A	Pines de seguridad ausentes o defectuosos	Indicar los detalles de la situación observada.
C05-08 **B6**	**M**	**1**	**AMM y/o CMM**	N/A	Corrosión significativa	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
	E		**CS-25**	**CS 25.609 Protection of structure** Each part of the structure must (see AMC 25.609)- (a) Be suitably protected against deterioration or loss of strength in service due to any cause, including – (1) Weathering; (2) Corrosion; and (3) Abrasion; and (b) Have provisions for ventilation and drainage where necessary for protection.		
C05-09 **B6**	**M**	**1**	**N/A**	N/A	Falta el tapón de la válvula de la riostra del tren	
C05-10 **B6**	**M**	**1**	**AMM , CMM y/o CDL**		Faltan instrucciones de operación del fabricante o son ilegibles	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C06	**Alojamiento del tren**	Comprobar: - Existencia de pérdidas de combustible, hidráulico o agua. - Presencia y estado de los cables de masa. - Corrosión, desgaste, limpieza y daños en los elementos de las compuertas del tren de aterrizaje.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C06-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM**	N/A	Compuertas del tren de aterrizaje dañadas fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
C06-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM**	N/A	Pérdidas fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: bisagras, actuadores, etc. Verificar los datos de mantenimiento.
C06-03 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL**	N/A	Resortes para bloqueo de emergencia del tren de aterrizaje rotos o no aptos para el servicio	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.

C06-04	M	3	SRM	N/A	Corrosión fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: Verificar actuadores y articulaciones. Verificar los datos de mantenimiento.
B6	E		CS-25	**CS 25.609 Protection of structure** Each part of the structure must (see AMC 25.609)- (a) Be suitably protected against deterioration or loss of strength in service due to any cause, including – (1) Weathering; (2) Corrosion; and (3) Abrasion; and (b) Have provisions for ventilation and drainage where necessary for protection.		
C06-05 B6	M	3			Falta o rotura de cables de masa, fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.
C06-06 B6	M	2	AMM	N/A	Falta obvia de lubricación en bisagras o actuadores	Indicar los detalles de la situación observada: bisagras, actuadores, etc. Verificar los datos de mantenimiento.

C06-07	**M**	**1**	**SRM**	N/A	Corrosión significativa	Indicar los detalles de la situación observada: Verificar actuadores y articulaciones. Verificar los datos de mantenimiento.
	E		**CS-25**	**CS 25.609 Protection of structure** Each part of the structure must (see AMC 25.609)- (a) Be suitably protected against deterioration or loss of strength in service due to any cause, including – (1) Weathering; (2) Corrosion; and (3) Abrasion; and (b) Have provisions for ventilation and drainage where necessary for protection.		
B6						

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C07	**Planta de potencia y pylon**	Comprobar: - En la carena: paneles bien cerrados y alineados, carencia de cierres o sueltos, tiradores sobresaliendo, daños, etc. - En la toma de aire: carencia de cierres o sueltos, daños evidentes en los sensores, daños en los paneles acústicos (desgaste, cortes, grietas…), daños en el difusor (golpes, grietas…), o reparaciones mal realizadas (material inadecuado, fuera de límites…), etc. - En la salida: daños evidentes en los sensores, daños en los paneles (erosión térmica, desgaste…), daños en la salida de gases (grietas, soldaduras defectuosas…), reparaciones mal realizadas (material inadecuado, fuera de límites…), pérdidas de aceite, etc. - Pérdidas de hidráulico, lubricantes, combustible, etc. - Estado de la reversa. - Presencia y legibilidad de las marcas exteriores y placas o señales de inspección. Distinguir entre las requeridas por legislación y por el fabricante.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C07-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o SRM**	N/A	Tornillos o remaches flojos o faltantes fuera de límites	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, SRM.
C07-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o SRM**	N/A	Paneles, tapas de registro, manivelas o carenas desalineadas o fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, SRM.

C07-03 **B6**	**M**	**3**	**AMM, CMM y/o SRM**	N/A	Daño (dent, nick or crack; abolladura ,corte o grieta) fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: muesca, abolladura, corte, grieta, etc. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM, SRM.
C07-04 **B6**	**M**	**3**	**SRM**	N/A	Paneles acústicos dañados fuera de límites)	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: SRM.
C07-05 **B6**	**M**	**3**	**AMM**	N/A	Retracción de las compuertas de reversa incompleta	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: AMM.
C07-06 **B6**	**M**	**3**	**AMM**	N/A	Pérdida de hidráulico, lubricante, o combustible fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: AMM.
C07-07 **B4**	**M**	**2**	**AMM y/o CMM**	N/A	Daño significativo en las áreas de toma de aire y escape de gases	Indicar los detalles de la situación observada.

C07-08 **B4**	**I**	**2**	**ANEXO 8 OACI**	**A8-IIIA-9.6.2. A8-IIIB-7.6.2.** Se proveerán indicaciones y letreros, o instrucciones, a fin de proporcionar al personal de tierra toda información fundamental con objeto de impedir que, en el servicio que se da al avión en tierra (p. ej., remolque, reaprovisionamiento de combustible) se cometan errores que pudieran pasar desapercibidos y que podrían comprometer la seguridad del avión en los vuelos subsiguientes.	Marcas y/o rótulos de seguridad no presentes o ilegibles	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, CMM.
	E		**CS-25**	**CS 25.1541 General (See AMC 25.1541)** (a) The aeroplane must contain – (1) The specified markings and placards; and (2) Any additional information, instrument markings, and placards required for the safe operation if there are unusual design, operating, or handling characteristics. (b) Each marking and placard prescribed in sub-paragraph (a) of this paragraph – (1) Must be displayed in a conspicuous place; and (2) May not be easily erased, disfigured, or obscured.		
C07-09 **B4**	**M**	**1**	**AMM y/o CMM**	N/A	Marcas y/o rótulos requeridos por el fabricante no presentes o ilegibles	Indicar los detalles de la situación observada.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C08	**Álabes de fan, hélices o rotores (principal/cola)**	Comprobar: - Estado general: daños, roturas, mellas, cortes, corrosión excesiva, erosión, holguras, pérdida de palas etc. - Reparaciones mal efectuadas. - Daños sin suavizar. - Posibles daños en sistema de deshielo.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C08-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Álabes de fan con daños fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: muesca, abolladura, corte, grieta, etc. Verificar los datos de mantenimiento.
C08-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Sistema de deshielo de la hélice fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: muesca, abolladura, corte, grieta, etc. Verificar los datos de mantenimiento.

C08-03 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o CMM**	N/A	Daños en hélice fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: muesca, abolladura, corte, grieta, etc. Verificar los datos de mantenimiento.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C09	Reparaciones obvias	Comprobar: - Existencia de reparaciones de características inusuales, o mal realizadas (material inadecuado, fuera de límites de despacho, etc). - No es obligatorio retener información a bordo respecto a reparaciones temporales (Mapa de daños, damage chart). Sin embargo el comandante debe conocer el estado de las reparaciones temporales de modo que esté satisfecho con la aeronavegabilidad de la aeronave.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C09-01 **C3**	**M**	**3**	**AMM, CMM y/o SRM**	N/A	Reparación obviamente no llevada a cabo según AMM/SRM/ CMM	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
C09-02 **C3**	**M**	**2**	**AMM y/o SRM**	N/A	Reparación previa en mal estado	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C10	**Daños evidentes sin reparar**	Comprobar: - Presencia de daños no controlados y/o no registrados, incluyendo corrosión, daños por rayos, golpes, etc. - Existencia de daños en zona presurizada o tanque de combustible. - Todos los daños son registrados, evaluados y registrados en un mapa de daños.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C10-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o SRM**	N/A	Daño estructural afectando a la aeronavegabilidad de la aeronave	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
C11	**Pérdidas**	Comprobar posibles pérdidas de fluidos de cualquier naturaleza y origen desconocido: - Existencia de pérdidas de combustible, hidráulico, líquido sanitario (racasan) de los aseos, agua (con posible formación de hielo que afecte a la seguridad), lubricantes y del líquido de los aseos. - Las pérdidas identificadas al inspeccionar los puntos C03, C04, C06 y C07 deberán notificarse como constataciones relativas a dichos elementos, y no en C11.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
C11-01 **B6**	**M**	**3**	**AMM**	N/A	Pérdida fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada: hidráulico, lubricante, combustible, agua con posible formación de hielo que afecte a la seguridad, o líquido sanitario de aseos. Verificar los datos de mantenimiento.
C11-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM**	N/A	Paneles, registros de acceso o conductos de drenaje obstruidos por el hielo	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.

10.PARTE D: CARGA

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
D01	**Estado general de las bodegas de carga**	Comprobar: - Estado general de los compartimentos de carga (estructura, cargo locks,…). - Iluminación y el sistema de protección, detección y extinción de incendios (si procede). - Paneles laterales y superiores (carencia, grietas, sueltos). - Redes divisorias de carga, extintores portátiles, rodillos y cortina o barrera de humo.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
D01-01 **B6**	**E**	**3**	**CS-25**	**CS 25.858 Cargo or baggage compartment smoke or fire detection systems.** If certification with cargo or baggage compartment smoke or fire detection provisions is requested, the following must be met for each cargo or baggage compartment with those provisions: (a) The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire. (b) The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased. (c) There must be means to allow the crew to check in flight, the functioning of each smoke or fire detector circuit. (d) The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions.	Paneles blow-out dañados, fuera de sitio o faltantes, fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
			REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;		

D01-02 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL.**	N/A	Daños en la iluminación del compartimento de carga fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
D01-03 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL.**	N/A	Daños en paneles o revestimientos fuera de límites	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
D01-04 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL.**	N/A	Mecanismo de blocaje de suelo para carga fuera de límites de despacho (bodega con carga)	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
D01-05 **B6**	**M**	**3**	**AMM y/o MEL.**	N/A	No hay o está fuera de servicio la red o barrera de separación del compartimento de carga (si es aplicable a la aeronave), y es necesario su uso	Indicar los detalles de la situación observada: aplicable a cargueros puros. Verificar los datos de mantenimiento.

D01-06 **A1**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;	La bodega de carga no dispone de cortina/ barrera de humo (si es aplicable a la aeronave)	Indicar los detalles de la situación observada.
D01-07 **B6**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;	Daño en la estructura o suelo de la bodega fuera de límites de despacho	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.
D01-08	**E**	**3**	**REGLAMENTO(UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.250 Extintores portátiles** a) Los aviones estarán equipados con al menos un extintor portátil en el compartimento de la tripulación de vuelo. b) Al menos un extintor portátil se encontrará, o estará fácilmente accesible para su utilización, en cada cocina no situada en la cabina principal de pasajeros. c) Al menos un extintor portátil estará disponible para su utilización en cada compartimento de carga o equipaje de clase A o clase B, y en cada compartimento de carga de clase E que sea accesible a los miembros de la tripulación durante el vuelo. d) El tipo y cantidad de agente de extinción para los extintores requeridos será adecuado al tipo de incendio probable en el compartimento en el que esté prevista la utilización del extintor y para reducir al mínimo los riesgos de una concentración de gas tóxico en los compartimentos ocupados por personas.	Test de detección de humos de la bodega de carga falla o fuera de condiciones de despacho	Indicar los detalles de la situación observada.

B6			CS-25	**CS 25.858 Cargo or baggage compartment smoke or fire detection systems.** If certification with cargo or baggage compartment smoke or fire detection provisions is requested, the following must be met for each cargo or baggage compartment with those provisions: (a) The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire. (b) The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased. (c) There must be means to allow the crew to check in flight, the functioning of each smoke or fire detector circuit. (d) The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions.		
D01-09 A1	E	3	CS-25	**CS 25.855 Cargo or baggage compartments (See AMC to CS 25.855 and 25.857)** For each cargo or baggage compartment, the following apply: (a) The compartment must meet one of the class requirements of CS 25.857. (b) The following cargo or baggage compartments, as defined in CS 25.857, must have a liner that is separate from, but may be attached to, the aeroplane structure: (1) Class B through Class E cargo or baggage compartments; and (2) Class F cargo or baggage compartments, unless other means of containing the fire and protecting critical systems and structure are provided. **CS 25.856 Thermal/acoustic insulation materials (See AMC 25.856(a) and AMC 25.856(b))** (a) Thermal/acoustic insulation material installed in the fuselage must meet the flame propagation test requirements of Part VI of Appendix F to CS-25, or other approved equivalent test requirements. This requirement does not apply to "small parts", as defined in Part I of Appendix F to CS-25. **CS 25.858 Cargo or baggage compartment smoke or fire detection systems.** If certification with cargo or baggage compartment smoke or fire detection provisions is requested, the following must be met for each cargo or baggage compartment with those provisions: (a) The detection system must provide a visual indication to the flight crew within one minute after the start of a fire. (b) The system must be capable of detecting a fire at a temperature significantly below that at which the structural integrity of the aeroplane is substantially decreased. (c) There must be means to allow the crew to check in flight, the functioning of each smoke or fire	La bodega de carga no dispone de sistema de extinción de incendios	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento.

				detector circuit. (d) The effectiveness of the detection system must be shown for all approved operating configurations and conditions.		
D01-10 A1	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave;	Compartimento de carga usado con sistema de extinción de incendios fuera de servicio	Indicar los detalles de la situación observada.
D01-11	E	2	REGLAMENTO (CE) Nº 2042/2003	**M.A.501 Instalación** a) No podrá instalarse ningún elemento que no esté en condiciones satisfactorias, que no haya sido debidamente declarado apto para el servicio en un formulario EASA 1 (o equivalente) y que no esté marcado de conformidad con la subparte Q de la parte 21, a menos que se especifique otra cosa en la parte 145 y en la subparte F. b) Antes de instalar un elemento en una aeronave, la persona u organización aprobada de mantenimiento deberá asegurarse de que el elemento en cuestión es apto para la instalación cuando puedan aplicarse diferentes directivas sobre modificaciones y/o aeronavegabilidad.	Instalaciones de equipamiento no cumplen obviamente requerimientos del PART-CAT y PART-M	Describir la situación observada.

A1			**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.IDE.A.100 Instrumentos y equipo — General** a) Los instrumentos y equipos especificados en esta subparte deberán ser aprobados de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003, excepto los siguientes elementos: 1) fusibles de recambio; 2) luces portátiles independientes; 3) un reloj de precisión; 4) soporte para cartas de navegación; 5) botiquines de primeros auxilios; 6) botiquín médico de emergencia; 7) megáfonos; 8) equipos de supervivencia y señalización pirotécnica; 9) anclas de mar y el equipo para amarrar, y 10) dispositivos de sujeción para niños. b) Los instrumentos y equipos no especificados en esta subparte que no tengan que ser aprobados de conformidad con el Reglamento (CE) n o 1702/2003, pero que se transportan en un vuelo, cumplirán los siguientes requisitos: 1) la información suministrada por dichos instrumentos, equipos o accesorios no será utilizada por la tripulación de vuelo para cumplir los requisitos del anexo I al Reglamento (CE) n o 216/2008 o CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 y CAT.IDE.A.345, y 2) los instrumentos y equipos no afectarán a la aeronavegabilidad del avión, incluso en caso de fallos o averías. c) Si el equipo va a ser utilizado por un miembro de la tripulación de vuelo desde su puesto durante el vuelo, deberá poder operarse fácilmente desde el mismo. Cuando haga falta que un componente del equipo sea operado por más de un miembro de la tripulación de vuelo, deberá estar instalado de forma que pueda ser manejado fácilmente desde cualquiera de los correspondientes puestos. d) Aquellos instrumentos que vayan a ser utilizados por un miembro cualquiera de la tripulación de vuelo deberán disponerse de tal forma que sus indicaciones sean fácilmente visibles desde los respectivos puestos, con la mínima desviación posible de la posición y línea de visión que normalmente se adopta cuando se mira hacia adelante siguiendo la trayectoria de vuelo. e) Todos los equipos de emergencia necesarios serán fácilmente accesibles para su uso inmediato.		

D01-12 **C4**	**M**	**2**	**CS-25**	**CS 25.1541 General (See AMC 25.1541)** (a) The aeroplane must contain – (1) The specified markings and placards; and (2) Any additional information, instrument markings, and placards required for the safe operation if there are unusual design, operating, or handling characteristics. (b) Each marking and placard prescribed in sub-paragraph (a) of this paragraph – (1) Must be displayed in a conspicuous place; and (2) May not be easily erased, disfigured, or obscured.	Señalización de seguridad inexistente o ilegible	Indicar los detalles de la situación observada: pegatinas de paneles, instrucciones de operación, etc.
D01-13 **B6**	**M**	**1**	**AMM y/o SRM.**	N/A	Defectos menores con efecto limitado en la seguridad	Indicar los detalles de la situación observada. Verificar los datos de mantenimiento: AMM, SRM.

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
D02	**Mercancías peligrosas**	- Si hay MMPP a bordo, comprobar que en las Especificaciones de las Operaciones del AOC se indica que tiene aprobación para su transporte. - Si hay mercancías peligrosas a bordo (incluyendo repuestos, equipos para aeronave distintos de los suyos propios instalados, y sillas de ruedas eléctricas) que éstas estén declaradas y el Comandante ha recibido la notificación (NOTOC) correctamente cumplimentada. - Comprobar que se llevan a bordo los procedimientos referentes al transporte de mercancías peligrosas (incluyendo la guía de respuesta rápida), en el Manual de Operaciones o en un manual aparte. - Si el transporte de mercancías peligrosas no cumple con alguno de los requisitos de las especificaciones de operaciones (Ops Spec), incluirlo en el punto A10. - Comprobar que el manual de operaciones incluye información pertinente y aplicable, como indica el Anexo 18 y las Instrucciones Técnicas de OACI. **Nota:** si se encuentra una constatación sobre este asunto, incluirla en el punto A04, Manuales. Igualmente si no hay guía de respuesta de emergencia o equivalente a bordo sin haber MMPP declaradas a bordo. - Verificar que se aplican las Instrucciones Técnicas (Doc. 9284 de OACI), en particular estiba, embalaje, etiquetado, aseguramiento y segregación. Comprobar si alguna Mercancía Peligrosa está mal estibada, embalada, o etiquetada de acuerdo con las Instrucciones Técnicas. - Comprobar que se ha eliminado cualquier tipo de contaminación. - Comprobar, cuando sea necesario, el acceso de la tripulación a la zona de carga en el caso de transporte de mercancía CAO (Cargo aircraft only)

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
D02-01 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.105 Aprobación para el transporte de mercancías peligrosas** Para obtener la aprobación para el transporte de mercancías peligrosas, el operador, de conformidad con las instrucciones técnicas: a) establecerá y mantendrá un programa de formación para todo el personal implicado y demostrará ante la autoridad competente que se ha ofrecido a todo el personal el entrenamiento adecuado; b) establecerá procedimientos operativos para garantizar el manejo seguro de las mercancías	Se encuentran embalajes de Mercancías Peligrosas dañados y/o con fugas	Indicar los detalles de la situación observada.

				peligrosas en todas las etapas del transporte aéreo, incluidas la información e instrucciones acerca de: 1) la política del operador en relación con el transporte de mercancías peligrosas; 2) los requisitos de aceptación, manejo, carga. almacenamiento y segregación de las mercancías peligrosas; 3) las acciones que deban realizarse en caso de un accidente o incidente aeronáutico cuando se transportan mercancías peligrosas; 4) la respuesta ante situaciones de emergencia que impliquen a las mercancías peligrosas; 5) la eliminación de cualquier posible contaminación; 6) los deberes de todo el personal implicado, y con funciones de especial relevancia en relación con los servicios de escala y la manipulación de la aeronave; 7) inspección de posibles daños, fugas o contaminación; 8) notificación de incidentes y accidentes imputables a mercancías peligrosas. **CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores.		
D02-02 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.110 Información y documentación sobre mercancías peligrosas** El operador, de acuerdo con las Instrucciones Técnicas: a) proporcionará información escrita al piloto al mando/comandante: 1) acerca de las mercancías peligrosas transportadas a bordo; 2) el uso en respuesta a emergencias en vuelo; b) el uso de una lista de verificación para la aceptación; c) se asegurará de que las mercancías peligrosas se presenten acompañadas de la necesaria documentación para el transporte de mercancías peligrosas, cumplimentada por el suministrador de mercancías peligrosas para su transporte aéreo, excepto si la información relativa a las mercancías peligrosas se facilita en formato electrónico; d) velará por que si se incluye la documentación para el transporte de mercancías peligrosas en	No existe NOTOC	Indicar los detalles de la situación observada: clasificación incorrecta, etc.

				formato escrito, una copia del documento se conserve en tierra, en un lugar accesible durante un período razonable hasta que las mercancías hayan llegado a su destino final; e) se asegurará de que una copia de dicha información entregada al piloto al mando/comandante se conserve en tierra y que dicha copia, o la información contendida en la misma, sea de fácil acceso para los aeródromos en los que se haya efectuado la última salida y esté programada la siguiente llegada, hasta el momento posterior al vuelo al que se refiere la información; **CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores.		
D02-03	**I**	**3**	**ANEXO 18 OACI**	**8.9 Carga a bordo de las aeronaves de carga** A reserva de lo previsto en las Instrucciones Técnicas, los bultos de mercancías peligrosas que lleven la etiqueta "Exclusivamente en aeronaves de carga" se cargarán de modo tal que algún miembro de la tripulación o alguna persona autorizada pueda verlos, manipularlos y, cuando su tamaño y peso lo permitan, separarlos en vuelo de las otras mercancías estibadas a bordo.	No se puede acceder a paquetes de mercancía peligrosa con etiqueta CAO, cuando es requerido	Indicar los detalles de la situación observada: clasificación incorrecta, etc.
B2	**E**		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores.		
D02-04	**I**	**3**	**ANEXO 18 OACI**	**A18-9.1.** 9.1 Información para el piloto al mando El explotador de toda aeronave en la cual haya que transportar mercancías peligrosas, proporcionará al piloto al mando, lo antes posible antes de la salida de la aeronave y por escrito, la información prevista en las Instrucciones Técnicas.	NOTOC está incompleto o erróneo, concerniendo paquetes de mercancía	Indicar los detalles de la situación observada: clasificación incorrecta, etc.
	E		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.110 Información y documentación sobre mercancías peligrosas** El operador, de acuerdo con las Instrucciones Técnicas:		

B2				a) proporcionará información escrita al piloto al mando/comandante: 1) acerca de las mercancías peligrosas transportadas a bordo; 2) el uso en respuesta a emergencias en vuelo; b) el uso de una lista de verificación para la aceptación; c) se asegurará de que las mercancías peligrosas se presenten acompañadas de la necesaria documentación para el transporte de mercancías peligrosas, cumplimentada por el suministrador de mercancías peligrosas para su transporte aéreo, excepto si la información relativa a las mercancías peligrosas se facilita en formato electrónico; d) velará por que si se incluye la documentación para el transporte de mercancías peligrosas en formato escrito, una copia del documento se conserve en tierra, en un lugar accesible durante un período razonable hasta que las mercancías hayan llegado a su destino final; e) se asegurará de que una copia de dicha información entregada al piloto al mando/comandante se conserve en tierra y que dicha copia, o la información contendida en la misma, sea de fácil acceso para los aeródromos en los que se haya efectuado la última salida y esté programada la siguiente llegada, hasta el momento posterior al vuelo al que se refiere la información; **CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores.	peligrosa con etiqueta CAO	
D02-05 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.105 Aprobación para el transporte de mercancías peligrosas** Para obtener la aprobación para el transporte de mercancías peligrosas, el operador, de conformidad con las instrucciones técnicas: a) establecerá y mantendrá un programa de formación para todo el personal implicado y demostrará ante la autoridad competente que se ha ofrecido a todo el personal el entrenamiento adecuado; b) establecerá procedimientos operativos para garantizar el manejo seguro de las mercancías peligrosas en todas las etapas del transporte aéreo, incluidas la información e instrucciones acerca de: 1) la política del operador en relación con el transporte de mercancías peligrosas; 2) los requisitos de aceptación, manejo, carga. almacenamiento y segregación de las mercancías	Mercancías Peligrosas no están correctamente cargadas y aseguradas	Indicar los detalles de la situación observada.

				peligrosas; 3) las acciones que deban realizarse en caso de un accidente o incidente aeronáutico cuando se transportan mercancías peligrosas; 4) la respuesta ante situaciones de emergencia que impliquen a las mercancías peligrosas; 5) la eliminación de cualquier posible contaminación; 6) los deberes de todo el personal implicado, y con funciones de especial relevancia en relación con los servicios de escala y la manipulación de la aeronave; 7) inspección de posibles daños, fugas o contaminación; 8) notificación de incidentes y accidentes imputables a mercancías peligrosas. **CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores.		
D02-06 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.105 Aprobación para el transporte de mercancías peligrosas** Para obtener la aprobación para el transporte de mercancías peligrosas, el operador, de conformidad con las instrucciones técnicas: a) establecerá y mantendrá un programa de formación para todo el personal implicado y demostrará ante la autoridad competente que se ha ofrecido a todo el personal el entrenamiento adecuado; b) establecerá procedimientos operativos para garantizar el manejo seguro de las mercancías peligrosas en todas las etapas del transporte aéreo, incluidas la información e instrucciones acerca de: 1) la política del operador en relación con el transporte de mercancías peligrosas; 2) los requisitos de aceptación, manejo, carga. almacenamiento y segregación de las mercancías peligrosas; 3) las acciones que deban realizarse en caso de un accidente o incidente aeronáutico cuando se transportan mercancías peligrosas; 4) la respuesta ante situaciones de emergencia que impliquen a las mercancías peligrosas; 5) la eliminación de cualquier posible contaminación;	Hay Mercancías Peligrosas etiquetadas como CAO-cargo (Cargo Aircraft Only) en vuelos de pasajeros	Indicar los detalles de la situación observada.

				6) los deberes de todo el personal implicado, y con funciones de especial relevancia en relación con los servicios de escala y la manipulación de la aeronave; 7) inspección de posibles daños, fugas o contaminación; 8) notificación de incidentes y accidentes imputables a mercancías peligrosas. **CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores.		
D02-07 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.	Se transportan Mercancías Peligrosas en cabina de vuelo o de pasaje no siendo permitido por las Instrucciones Técnicas	Indicar los detalles de la situación observada.
D02-08	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores.	Hay Mercancías Peligrosas no estibadas o separadas conforme a las Instrucciones Técnicas.	Indicar los detalles de la situación observada.

				b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		
B2	**I**		**ANEXO 18 OACI**	**8.7 Separación y segregación** 8.7.1 Los bultos que contengan mercancías peligrosas capaces de reaccionar peligrosamente entre sí, no se estibarán en una aeronave unos junto a otros ni en otra posición tal que puedan entrar en contacto en caso de que se produzcan pérdidas. 8.7.2 Los bultos que contengan sustancias tóxicas e infecciosas se estibarán en una aeronave de conformidad con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas. 8.7.3 Los bultos de materiales radiactivos se estibarán en una aeronave de modo que queden separados de las personas, los animales vivos y las películas no reveladas, de conformidad con las disposiciones de las Instrucciones Técnicas.		
D02-09	**I**	**3**	**DOC 9284 OACI**	4.1.1 Sólo se podrán transportar cantidades limitadas de mercancías peligrosas de acuerdo con las limitaciones y disposiciones de este capítulo, y se deben satisfacer todos los requisitos aplicables de las Instrucciones Técnicas, a menos que se disponga de otro modo más adelante. 4.1.3 Las limitaciones y disposiciones para el transporte de mercancías peligrosas en cantidades limitadas se aplican de manera idéntica a las aeronaves de pasajeros y de carga. 4.3.1 La cantidad neta por bulto no deberá exceder la cantidad que se especifica en la columna 10 de la Tabla 3-1, frente al número de instrucción de embalaje precedido de la letra "Y", que se indica en la columna 9. 4.3.2 La masa bruta por bulto no excederá de 30 kg.	Mercancías peligrosas transportadas como cantidades limitadas y/o exceptuadas pero excedidos los límites	Indicar los detalles de la situación observada.
B2	**E**		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con		

				el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		
D02-10	**I**	**3**	**DOC 9284 OACI**	**3.1 NECESIDAD DE PONER ETIQUETAS** 3.1.1 Cuando se trate de objetos o sustancias que figuran por su nombre en la Lista de mercancías peligrosas (Tabla 3-1), se les debe fijar una etiqueta indicativa del riesgo que se indica en la columna 3 de la Tabla 3-1 y una etiqueta de riesgo secundario con la que se indique el riesgo al que con un número de clase o división se hace referencia en la columna 4 de la Tabla 3-1, salvo que exista alguna disposición especial. En determinados casos, la necesidad de utilizar una etiqueta de riesgo secundario puede indicarse también incluyendo una disposición especial en la columna 7 de la Tabla 3-1. 3.1.2 Las etiquetas que identifiquen el riesgo primario y los riesgos secundarios de las mercancías peligrosas tienen que llevar la clase o número de división tal cual requiere 3.4.1. 3.1.3 Las etiquetas tienen que poder resistir la intemperie, de modo que ésta no afecte considerablemente su eficacia.	Hay Mercancías Peligrosas etiquetadas incorrectamente o falta etiquetaje	Indicar los detalles de la situación observada.
B2	**E**		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		
D02-11	**I**	**3**	**ANEXO 18 OACI**	4.2 Mercancías peligrosas cuyo transporte por vía aérea está prohibido, salvo dispensa. Las mercancías peligrosas que se describen a continuación estarán prohibidas en las aeronaves, salvo dispensa de los Estados interesados según lo previsto en 2.1, o salvo que en las disposiciones de las Instrucciones Técnicas se indique asimismo que se pueden transportar con aprobación expedida por el	Transporte de mercancías peligrosas prohibidas	Indicar los detalles de la situación observada.

				Estado de origen: a) los artículos y sustancias cuyo transporte figura como prohibido en las Instrucciones Técnicas en circunstancias normales; y b) los animales vivos infectados. 4.3 Mercancías peligrosas cuyo transporte por vía aérea está prohibido en todos los casos. Los artículos y sustancias mencionados específicamente por su nombre o mediante una descripción genérica en las Instrucciones Técnicas como prohibidos para su transporte por vía aérea cualesquiera que sean las circunstancias, no se transportarán en ninguna aeronave.		
B2	**E**		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		
D02-12 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.105 Aprobación para el transporte de mercancías peligrosas** Para obtener la aprobación para el transporte de mercancías peligrosas, el operador, de conformidad con las instrucciones técnicas: a) establecerá y mantendrá un programa de formación para todo el personal implicado y demostrará ante la autoridad competente que se ha ofrecido a todo el personal el entrenamiento adecuado; b) establecerá procedimientos operativos para garantizar el manejo seguro de las mercancías peligrosas en todas las etapas del transporte aéreo, incluidas la información e instrucciones acerca de: 1) la política del operador en relación con el transporte de mercancías peligrosas; 2) los requisitos de aceptación, manejo, carga. almacenamiento y segregación de las mercancías peligrosas; 3) las acciones que deban realizarse en caso de un accidente o incidente aeronáutico cuando se	Contaminación radiactiva o de riesgo no eliminada	Indicar los detalles de la situación observada.

				transportan mercancías peligrosas; 4) la respuesta ante situaciones de emergencia que impliquen a las mercancías peligrosas; 5) la eliminación de cualquier posible contaminación; 6) los deberes de todo el personal implicado, y con funciones de especial relevancia en relación con los servicios de escala y la manipulación de la aeronave; 7) inspección de posibles daños, fugas o contaminación; 8) notificación de incidentes y accidentes imputables a mercancías peligrosas. **CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		
D02-13	**I**	**3**	**DOC 9284 OACI**	**Parte 4.** 1.1.1. Las mercancías peligrosas se embalarán en embalajes de buena calidad, que deben ser lo suficientemente resistentes como para soportar los choques y las actividades de carga propias del transporte, incluyendo su traslado de una paleta, dispositivo de carga unitarizada o sobre-embalaje, para su subsiguiente manipulación manual o mecánica. Los embalajes estarán construidos y cerrados, cuando se preparen para el transporte, de modo a evitar cualquier pérdida de su contenido que pueda deberse, en las condiciones normales de transporte, a vibraciones o cambios de temperatura, humedad o presión (como consecuencia, p. ej., de la altitud). Los embalajes (incluidos los embalajes internos y recipientes) se cerrarán conforme a la información proporcionada por el fabricante. Durante el transporte no deberá adherirse al exterior de los bultos residuo alguno de sustancia peligrosa. Estas disposiciones se aplicarán, según corresponda, a los embalajes nuevos, reutilizados, reacondicionados o transformados.	Mercancías peligrosas no empaquetadas de acuerdo a las instrucciones de embalaje	

B2	E		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		
D02-14	**I**	**3**	**DOC 9284 OACI**	**2.7 IDENTIFICACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE CARGA UNITARIZADA QUE CONTENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS** 2.7.1 Todo dispositivo de carga unitarizada que encierre mercancías peligrosas que requieran etiqueta de clase de riesgo, deberá llevar claramente visible en su exterior una indicación de que el dispositivo de carga unitarizada contiene mercancías peligrosas, salvo que las propias etiquetas de clase de riesgo sean bien visibles. 2.7.2 Esta indicación deberá hacerse poniendo al dispositivo de carga unitarizada una etiqueta volante de identificación con un borde sombreado en rojo que se destaque en ambas caras y cuyas dimensiones mínimas sean de 148 mm × 210 mm. En esta etiqueta volante deberán indicarse visiblemente las clases o divisiones de riesgo de las mercancías peligrosas en cuestión. 2.7.3 Si el dispositivo de carga unitarizada contiene bultos que lleven la etiqueta "Exclusivamente en aeronaves de carga", esa etiqueta deberá estar bien visible o la etiqueta volante deberá indicar que el dispositivo de carga unitarizada sólo puede estibarse en aeronaves de carga. 2.7.4 La etiqueta volante deberá arrancarse del dispositivo de carga unitarizada inmediatamente después de haber descargado las mercancías peligrosas.	Falta etiquetaje de identificación requerido en contenedor o pallet (con carga CAO en su interior)	Indicar los detalles de la situación observada.

B2	E		REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		
D02-15 B2	E	3	REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.	Mercancías peligrosas no acompañadas de la declaración del transportista cuando así se requiere	Indicar los detalles de la situación observada.

D02-16 **B2**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.105 Aprobación para el transporte de mercancías peligrosas** Para obtener la aprobación para el transporte de mercancías peligrosas, el operador, de conformidad con las instrucciones técnicas: a) establecerá y mantendrá un programa de formación para todo el personal implicado y demostrará ante la autoridad competente que se ha ofrecido a todo el personal el entrenamiento adecuado;	El personal implicado no evidencia formación en Mercancías Peligrosas	Indicar los detalles de la situación observada.
D02-17 **B2**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.	Etiquetaje de identificación requerido en contenedor o pallet no rellenado correctamente o parcialmente no visible (sin carga CAO en su interior)	Indicar los detalles de la situación observada.
	I		**DOC 9284 OACI**	**2.7 IDENTIFICACIÓN DE LOS DISPOSITIVOS DE CARGA UNITARIZADA QUE CONTENGAN MERCANCÍAS PELIGROSAS** 2.7.1 Todo dispositivo de carga unitarizada que encierre mercancías peligrosas que requieran etiqueta de clase de riesgo, deberá llevar claramente visible en su exterior una indicación de que el dispositivo de carga unitarizada contiene mercancías peligrosas, salvo que las propias etiquetas de clase de riesgo sean bien visibles. 2.7.2 Esta indicación deberá hacerse poniendo al dispositivo de carga unitarizada una etiqueta volante de identificación con un borde sombreado en rojo que se destaque en ambas caras y cuyas dimensiones mínimas sean de 148 mm × 210 mm. En esta etiqueta volante deberán indicarse visiblemente las clases o divisiones de riesgo de las mercancías peligrosas en cuestión. 2.7.3 Si el dispositivo de carga unitarizada contiene bultos que lleven la etiqueta “Exclusivamente en aeronaves de carga”, esa etiqueta deberá estar bien visible o la etiqueta volante deberá indicar que el dispositivo de carga unitarizada sólo puede estibarse en aeronaves de carga.		

				2.7.4 La etiqueta volante deberá arrancarse del dispositivo de carga unitarizada inmediatamente después de haber descargado las mercancías peligrosas.		
D02-18	**I**	**2**	**ANEXO 18 OACI**	**A18-9.1.** 9.1 Información para el piloto al mando El explotador de toda aeronave en la cual haya que transportar mercancías peligrosas, proporcionará al piloto al mando, lo antes posible antes de la salida de la aeronave y por escrito, la información prevista en las Instrucciones Técnicas.	NOTOC está incompleto o erróneo, sin concernir paquetes de mercancía peligrosa con etiqueta CAO	Indicar los detalles de la situación observada.
	E		**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas. **SPA.DG.110 Información y documentación sobre mercancías peligrosas** El operador, de acuerdo con las Instrucciones Técnicas: a) proporcionará información escrita al piloto al mando/comandante: 1) acerca de las mercancías peligrosas transportadas a bordo; 2) el uso en respuesta a emergencias en vuelo; b) el uso de una lista de verificación para la aceptación; c) se asegurará de que las mercancías peligrosas se presenten acompañadas de la necesaria documentación para el transporte de mercancías peligrosas, cumplimentada por el suministrador de mercancías peligrosas para su transporte aéreo, excepto si la información relativa a las mercancías peligrosas se facilita en formato electrónico; d) velará por que si se incluye la documentación para el transporte de mercancías peligrosas en formato escrito, una copia del documento se conserve en tierra, en un lugar accesible durante un período razonable hasta que las mercancías hayan llegado a su destino final; e) se asegurará de que una copia de dicha información entregada al piloto al mando/comandante se		
B2						

				conserve en tierra y que dicha copia, o la información contendida en la misma, sea de fácil acceso para los aeródromos en los que se haya efectuado la última salida y esté programada la siguiente llegada, hasta el momento posterior al vuelo al que se refiere la información; f) conservará la lista de verificación para la aceptación, el documento de transporte y la información para el piloto al mando/comandante durante al menos 3 meses posteriores a la conclusión del vuelo; g) conservará los registros de formación de todo el personal durante al menos 3 años.		
D02-19 **B2**	**E**	**2**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.105 Aprobación para el transporte de mercancías peligrosas** Para obtener la aprobación para el transporte de mercancías peligrosas, el operador, de conformidad con las instrucciones técnicas: a) establecerá y mantendrá un programa de formación para todo el personal implicado y demostrará ante la autoridad competente que se ha ofrecido a todo el personal el entrenamiento adecuado; b) establecerá procedimientos operativos para garantizar el manejo seguro de las mercancías peligrosas en todas las etapas del transporte aéreo, incluidas la información e instrucciones acerca de: 1) la política del operador en relación con el transporte de mercancías peligrosas; 2) los requisitos de aceptación, manejo, carga. almacenamiento y segregación de las mercancías peligrosas; 3) las acciones que deban realizarse en caso de un accidente o incidente aeronáutico cuando se transportan mercancías peligrosas; 4) la respuesta ante situaciones de emergencia que impliquen a las mercancías peligrosas; 5) la eliminación de cualquier posible contaminación; 6) los deberes de todo el personal implicado, y con funciones de especial relevancia en relación con los servicios de escala y la manipulación de la aeronave; 7) inspección de posibles daños, fugas o contaminación; 8) notificación de incidentes y accidentes imputables a mercancías peligrosas. **CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea (Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de	Etiquetaje de identificación de mercancía peligrosa utilizado indebidamente	Indicar los detalles de la situación observada.

				errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		
D02-20 B2	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**SPA.DG.105 Aprobación para el transporte de mercancías peligrosas** Para obtener la aprobación para el transporte de mercancías peligrosas, el operador, de conformidad con las instrucciones técnicas: a) establecerá y mantendrá un programa de formación para todo el personal implicado y demostrará ante la autoridad competente que se ha ofrecido a todo el personal el entrenamiento adecuado; b) establecerá procedimientos operativos para garantizar el manejo seguro de las mercancías peligrosas en todas las etapas del transporte aéreo, incluidas la información e instrucciones acerca de: 1) la política del operador en relación con el transporte de mercancías peligrosas; 2) los requisitos de aceptación, manejo, carga. almacenamiento y segregación de las mercancías peligrosas; 3) las acciones que deban realizarse en caso de un accidente o incidente aeronáutico cuando se transportan mercancías peligrosas; 4) la respuesta ante situaciones de emergencia que impliquen a las mercancías peligrosas; 5) la eliminación de cualquier posible contaminación; 6) los deberes de todo el personal implicado, y con funciones de especial relevancia en relación con los servicios de escala y la manipulación de la aeronave; 7) inspección de posibles daños, fugas o contaminación; 8) notificación de incidentes y accidentes imputables a mercancías peligrosas. **CAT.GEN.MPA.200 Transporte de mercancías peligrosas** a) Salvo disposición contraria en virtud del presente anexo, el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea deberá efectuarse de conformidad con el anexo 18 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) en su versión cuya última modificación, ampliada, la constituyen las Instrucciones Técnicas para el Transporte Seguro de Mercancías Peligrosas por Vía Aérea	Etiquetaje de identificación de mercancía peligrosa no cumple con las Instrucciones Técnicas	Indicar los detalles de la situación observada.

				(Documento OACI 9284-AN/905), incluidos sus suplementos y cualquier adenda o corrección de errores. b) Un operador solo transportará mercancías peligrosas si dispone de autorización de conformidad con el anexo V (parte SPA), subparte G, salvo que: 1) no estén sujetas a las Instrucciones Técnicas con arreglo a la parte 1 de dichas instrucciones, o 2) sean transportadas por los pasajeros o los miembros de la tripulación, o se encuentren en el equipaje, con arreglo a la parte 8 de las Instrucciones Técnicas.		

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
D03	**Seguridad de carga a bordo**	Comprobar: - La carga esta adecuadamente distribuida (límites de carga del suelo, pallets, contenedores y redes de sujeción). No todos los aviones tienen restricciones de altura de carga en bodegas. - El kit de vuelo, incluidas las ruedas de repuesto, están correctamente aseguradas. - La carga esta correctamente asegurada. - Presencia y estado de cierres y sujeciones. - Estado de pallets, redes, correas y contenedores - Los elementos pesados se encuentran asegurados en contenedores. **Nota:** No todos los aviones han sido certificados para que se utilicen redes de sujeción de carga, y en algunos de ellos es el propio equipaje el que hace de sujeción. Si la certificación de tipo no las incluye, la no presencia de redes de sujeción de carga no constituye una constatación.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
D03-01 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL);	Carga incorrectamente inmovilizada y asegurada en todas direcciones	Indicar los detalles de la situación observada: Dirección (longitudinal, transversal o vertical y elementos: pestañas, elementos de amarre, blocajes.

				3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional.		
D03-02 **B2**	E	3	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para	Se ha superado la altura máxima de carga o el límite de carga máxima del suelo de la bodega	Indicar los detalles de la situación observada.

				el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional.		
D03-03 **B2**	E	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional.	Daños graves en contenedor o pallet, cierres, elementos de amarre y/o blocajes afectando su integridad estructural y/o funcionalidad	Indicar los detalles de la situación observada.

D03-04 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional.	Área de carga no utilizada de acuerdo con su clasificación	Indicar los detalles de la situación observada.
D03-05 **B2**	**E**	**3**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos.	Red de protección o división dañada (fuera de límites)	Indicar los detalles de la situación observada.

				CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...) b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional.		
D03-06 **B2**	E	2	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de	Faltan o no han sido correctamente colocados cierres, elementos de amarre y/o blocajes	Indicar los detalles de la situación observada.

				configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente; 6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional.		
D03-07 **B2**	**E**	**1**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.OP.MPA.160 Estiba de equipaje y carga** El operador establecerá procedimientos para garantizar que: a) solo se introduzca en la cabina de pasajeros el equipaje de mano que se pueda estibar de forma adecuada y segura, y b) todo el equipaje y la carga a bordo que pudieran causar lesiones o daños u obstruir los pasillos y salidas al desplazarse se colocan en lugares concebidos para evitar desplazamientos. **CAT.OP.MPA.175 Preparación del vuelo (...)** b) El vuelo no comenzará mientras el comandante no se haya cerciorado de que: 1) se cumplen todas las disposiciones del punto 2.a.3 del anexo IV del Reglamento (CE) n o 216/2008 en relación con la aeronavegabilidad y la matrícula de la aeronave, los instrumentos y equipos, la masa y la ubicación del centro de gravedad (CG), el equipaje y la carga, así como las limitaciones operativas de la propia aeronave; 2) la operación de la aeronave no es contraria a lo dispuesto en la lista de desviación de configuración (CDL); 3) se dispone de las partes del manual de operaciones requeridas para la realización del vuelo; 4) se encuentran a bordo los documentos, información adicional y formularios de los que deba disponerse de conformidad con lo dispuesto en CAT.GEN.MPA.180; 5) se dispone de mapas, cartas y documentación afín o datos equivalentes, actualizados, que permitan cubrir la operación de la aeronave prevista, así como las desviaciones que quepa esperar razonablemente;	Daños menores en contenedor o pallet, cierres, elementos de amarre y/o blocajes afectando su integridad estructural y/o funcionalidad	Indicar los detalles de la situación observada.

				6) se hallan disponibles las instalaciones y los servicios de tierra adecuados que se requieren para el vuelo planificado; 7) en el vuelo planificado se pueden cumplir las disposiciones establecidas en el manual de operaciones con respecto al combustible, el aceite y el oxígeno, las altitudes mínimas de seguridad, los mínimos de operación de aeródromo y la disponibilidad de aeródromos de alternativa, en caso necesario; 8) será posible respetar cualquier limitación operacional.		

11.PARTE E: GENERAL

CÓDIGO	ELEMENTO INSPECCIONADO	INSTRUCCIONES PARA LA INSPECCIÓN
E01	**General**	Comprobar, si se considera necesario, cualquier otro aspecto no relacionado en los puntos anteriores, y que pueda tener relación directa con la seguridad operativa de la aeronave o sus ocupantes Con carácter general se categorizarán las constataciones con el siguiente criterio: Cat. 1 Influencia menor en la seguridad Cat. 2 Influencia significativa en la seguridad Cat. 3 Influencia grave en la seguridad Para el Certificado de seguro de responsabilidad a terceros comprobar: - Está a bordo (original, copia compulsada por AESA o copia firmada digitalmente). - Se encuentra en vigor. - Incluye la matrícula de la aeronave. En el REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012 se hace referencia al "original o copia". Esa copia se refiere a una copia compulsada por la Autoridad, AESA, o una copia firmada digitalmente. Se acepta el certificado en formato papel o incluso digital, si contiene una firma digital (código o similar) que permita comprobar que sea un documento oficial y válido.

Id./KRE	Est.	Cat.	Referencia	Texto normativo	Constatación	Observ.
E01-01 **B2**	**E**	**3**	**M**	N/A	Aeronave no operada de acuerdo a las instrucciones operativas del fabricante durante rodaje, pushback o remolque	Detallar la situación observada.

E01-02 **B1**	**E**	**G**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 8) los certificados del seguro de responsabilidad civil frente a terceros;	No está a bordo el original o copia del certificado de seguro	Detallar la situación observada.
E01-03 **B1**	**E**	**G**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 8) los certificados del seguro de responsabilidad civil frente a terceros;	El certificado de seguro de la aeronave ha caducado	Detallar la situación observada.
E01-04 **B1**	**E**	**G**	**REGLAMENTO (UE) Nº 965/2012**	**CAT.GEN.MPA.180 Documentos, manuales e información a bordo** a) A bordo de cada vuelo deberán transportarse los siguientes documentos, manuales e información, como originales o como copias, salvo que se especifique lo contrario: (...) 8) los certificados del seguro de responsabilidad civil frente a terceros;	Aeronave no incluida en el certificado de seguro	Detallar la situación observada.